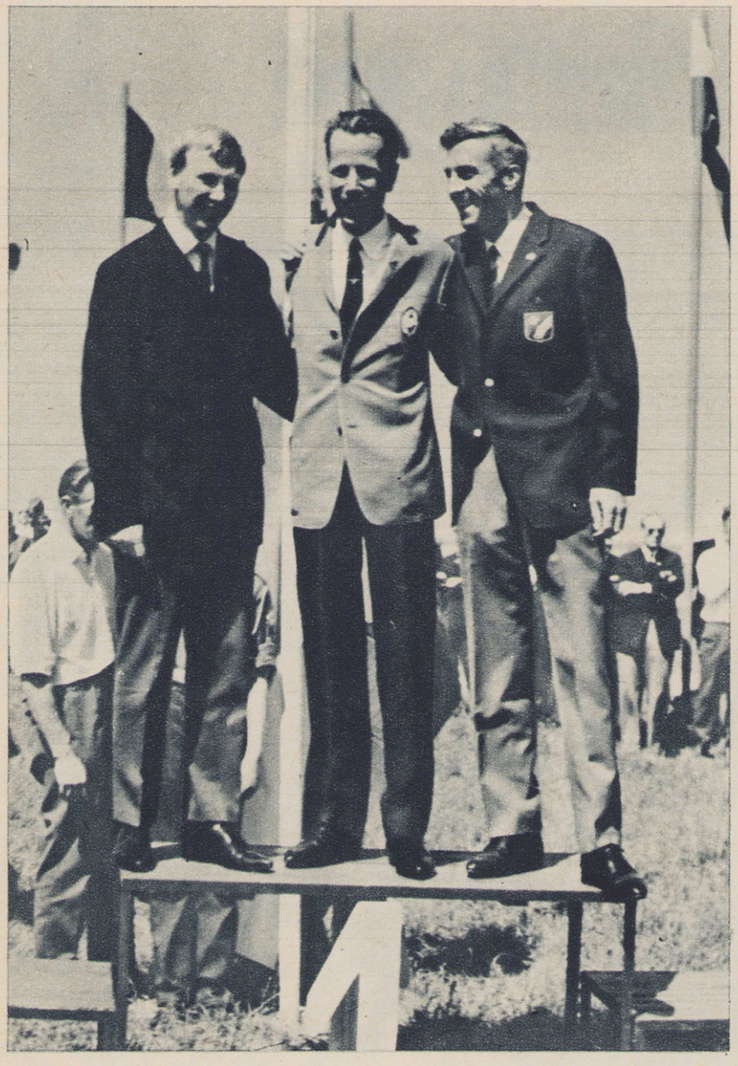
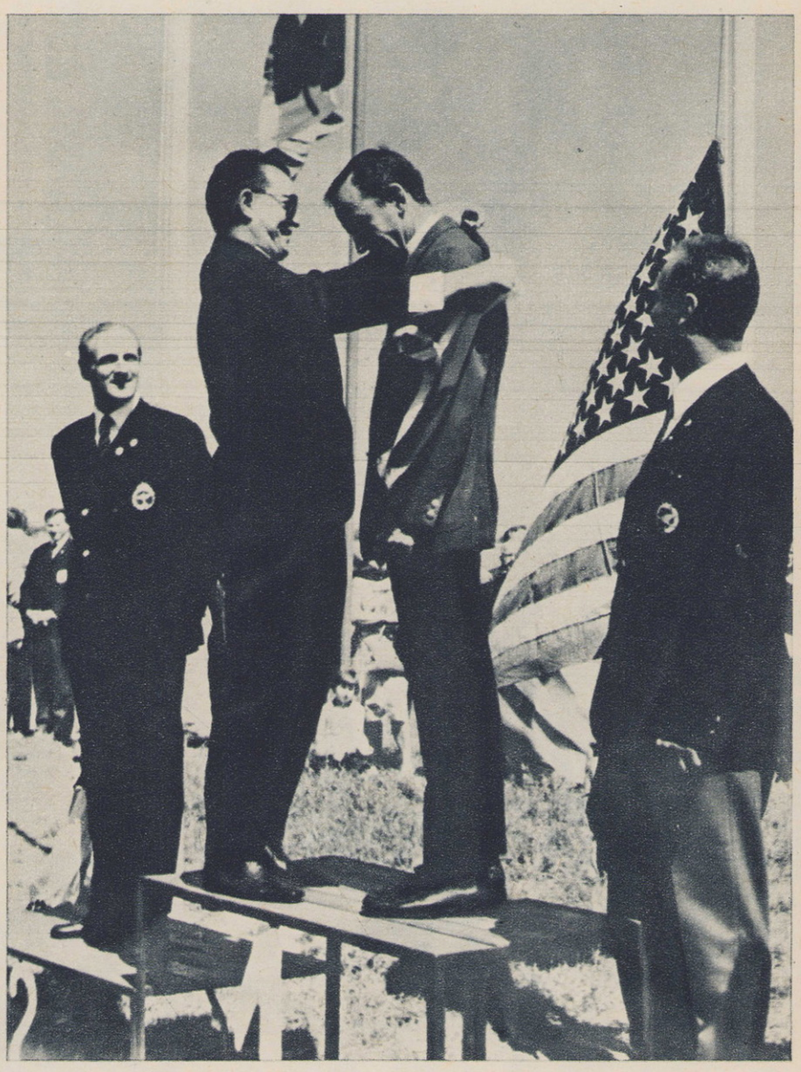
SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (887) ● 7. VII. 1968 ● ROK XXIV/XXXVIII ● CENA 2 ZŁ

Polski samolot PZL-104 „Wilga-35", który tak świetnie zadebiutował na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie, cieszył się też dużym zainteresowaniem wśród przedstawicieli handlu z zagranicy, przybyłych na XXXVII Międzynarodowe Targi Poznańskie. Foto: M. Kobrzyński





SZYBOWCOWI MISTRZOWIE ŚWIATA

W rezultacie dwutygodniowych zmagań najlepszych szybowników świata – na podium zwycięzców XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie stanęli:

• w klasie otwartej (zdjęcie powyżej z lewej) – mistrz świata HARRO WÖDL (Austria) oraz wicemistrzowie – Göran Ax (Szwecja) i Ruedi Seiler (Szwajcaria).

• w klasie standard (zdjęcie z prawej) – mistrz świata ANDREW SMITH (USA) oraz wicemistrzowie – Per-Axel Persson (Szwecja) i Rudolf Lindner (NRF).

GDAŃSCY SPADOCHRONIARZE ZWYCIĘŻYLI W MAGDEBURGU

NIEDAWNO powróciła na Wybrzeże z NRD ekipa skoczków spadochronowych Aeroklubu Gdańskiego, która brała udział w międzynarodowych zawodach spadochronowych w Magdeburgu.

W konkurencji skoków z wysokości 1 000 m na celność lądowania zwyciężył wśród mężczyzn **Kiryluk** (Gdańsk), przed Hennigiem (Aeroklub Magdeburg) i Ohme (Dynamo Magdeburg). W tej samej konkurencji wśród kobiet zwyciężyła Werk (Aeroklub Magdeburg), przed Chmielarczyk (Gdańsk).

W akrobacji spadochronowej (konkurencja punktowana wspólnie dla kobiet i mężczyzn) zwyciężyła **Chmielarczyk** (Gdańsk), przed Gabskim (Gdańsk) i Kirylukiem (Gdańsk).

W klasyfikacji końcowej zwyciężył **A. Kiryluk** (Aeroklub Gdański) — 1 159,8 pkt, przed **Antoniną Chmielarczyk** (Aeroklub Gdański) — 1 138,5 pkt i Ohme (Dynamo Magdeburg) — 1 100,4 pkt.

ĆWICZENIA LOTNICTWA WOJSKOWEGO

W jednym z garnizonów lotniczych odbyło się szkolenie metodyczne kierowniczej kadry jednostek Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

W ćwiczeniach praktycznych, podczas których piloci zademonstrowali wysoki poziom wyszkolenia i doskonałe opanowanie współczesnych samolotów, uczestniczyli członkowie kierownictwa MON z ministrem Obrony Narodowej gen. dyw. Wojciechem Jaruzelskim.

Po części praktycznego szkolenia odbyła się dyskusja.

W czasie trwania kursu zabrał głos gen. W. Jaruzelski, który omówił węzłowe problemy dotyczące Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

ZAWODY O PUCHAR ZATOKI GDAŃSKIEJ

DLA uczczenia 25 rocznicy ludowego Wojska Polskiego, Aeroklub Gdański organizuje w dniach 9—14 lipca br. imprezę sportową pod nazwą V Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej.

Protektorat nad zawodami objął Przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Piotr Stolarek.

Impreza ta, jedyna w świecie podczas której rozgrywana jest konkurencja nocnych skoków do morza, wzbudza szerokie zainteresowanie w kraju oraz aeroklubów zagranicznych, od dwóch lat uczestniczących w zawodach.

Komunikat Funduszu Pilotów na nagrody sportowe

OD dnia 1 stycznia do 20 czerwca 1968 r. na konto „Fundusz Pilotów na nagrody sportowe" Nr 1-9-121901 w Oddziale PKO I OM Warszawa nadeszły wpłaty:

Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Gdańskiego	300 zł
Aeroklub Robotniczy Świdnik	520 zł
Aeroklub Szczeciński	120 zł
Turnus majowy z Żaru	16 zł
Społeczny Komitet Rozwoju Lotnictwa ROW Rybnik	1 000 zł
Osoby prywatne	450 zł

Po pokryciu wszystkich wydatków, związanych z zakupieniem i wygrawerowaniem nagród za rok 1967, stan konta wynosi **1 877 zł 73 gr.**

P. Majewska

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **PILOT** szybowcowy Aeroklubu Pomorskiego, Andrzej Bigałka, w gronie kilku swoich kolegów klubowych wystartował z Torunia, kierując się do Białegostoku, gdzie po kilku godzinach wylądował sam i zdobył tym samym diament do złotej odznaki. Kolegom Bigałki nie powiodło się. Niektórzy lądowali zaledwie 30 km przed celem.

*

● **W MAJU** Aeroklub Łódzki zorganizował obóz treningowo-wyczynowy dla pilotów szybowcowych Łodzi i Ziemi Łódzkiej. Szkoleniu na obozie patronował i częściowo je finansował Zarząd Wojewódzki ZMS, który jest partnerem aeroklubu w zakresie przygotowania młodzieży do obrony terytorialnej. W obozie wzięło udział 28 szybowników. W formie codziennej nauki i intensywnego treningu pogłębiali oni nie tylko swe umiejętności pilotażowe, ale także wiedzę polityczną.

*

● **W DNIACH** 13—22 lipca br. obchodzone będą tradycyjne Dni Borów Tucholskich. W bardzo atrakcyjnym programie znajdą się m. in. pokazy lotnicze w wykonaniu pilotów Aeroklubu Bydgoskiego i zespołu lotnictwa sanitarnego.

*

● **ZORGANIZOWANY** przez Zarząd Wojewódzki TPPR, Aeroklub Ziemi Lubuskiej i redakcję „Gazety Zielonogórskiej" konkurs pn. „Zdobywcy przestworzy" wzbudził duże zainteresowanie wśród sympatyków i entuzjastów lotnictwa oraz astronautyki. Komisja konkursowa dopuściła do losowania nagród 198 prawidłowych odpowiedzi. Nagrody ufundowane zostały przez Zarząd Wojewódzki TPPR, Aeroklub Ziemi Lubuskiej i redakcję „Gazety Zielonogórskiej".

*

● **W RAMACH** imprez zorganizowanych w całym kraju z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka instruktorzy i pracownicy Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu koło Lublina zorganizowali pokaz skoków spadochronowych oraz filmów o lotnictwie dla dzieci z polskich wsi.

*

● **W JEDNOSTCE** lotniczej — wielokrotnej laureatce konkursów „Żołnierza Wolności", odbyło się doroczne szkolenie kwatermistrzów i pomocników szefów zaopatrzenia jednostek Wojsk Lotniczych. Szkolenie było bardzo interesujące i połączone z wieloma elementami praktycznymi. W czasie jednego z dni szkolenia odbyło się omówienie działalności gospodarczej Wojsk Lotniczych w 1967 roku. Dokonał tego w swoim referacie przedstawiciel Wojsk Lotniczych mjr Mieczysław Hadziuk. Jak wynika z referatu, w ub. r. znacznie wzrósł poziom wyżywienia personelu latającego i naziemnego oraz poprawił się poziom estetyki pomieszczeń stołówek i kasyn.

*

● **DWAJ** długoletni, zasłużeni pracownicy Aeroklubu Mieleckiego, Stanisław Kwiek (ponad 20 lat pracy zawodowej w lotnictwie sportowym) i Bolesław Gugała (ponad 15 lat pracy zawodowej w lotnictwie sportowym), zostali wyróżnieni dyplomami uznania Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Nasze gratulacje.

POLSKA Z LOTU PTAKA

LESZNO. Tak wyglądało z lotu ptaka Centrum Szybowcowe w Lesznie w okresie trwania XI Szybowcowych Mistrzostw Świata (9—23 czerwca 1968). Na pierwszym planie namioty, w których były zakwaterowane ekipy zagraniczne.
Zdjęcie: B. KOSZEWSKI

PIERWSZE SPOJRZENIE NA LESZNO

Oto XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata mamy już poza sobą. Powróciłem z Leszna, rzecz oczywista, w nie najlepszym nastroju. Bo jakiż to można mieć nastrój, si oro nasi reprezentanci wypadli tak słabo. Najgorzej ze wszystkich mistrzostw, w jakich dotychczas uczestniczyli.

I jak to zwykle bywa w takich okolicznościach, od razu zasypany zostałem mnóstwem pytań. Jak to możliwe? Co się stało? I tak dalej, dalej... Pytań — bez końca i szukanie na nie odpowiedzi. Społeczeństwo nasze, przyzwyczajone już od wielu lat do sukcesów polskich szybowników, zostało nagle zaskoczone — żeby nie powiedzieć — zaszokowane brakiem jakiegokolwiek reprezentanta Polski na podium zwycięzców. Gorzki smak zawodu towarzyszy dziś wszystkim miłośnikom i sympatykom szybownictwa w kraju.

Muszę się przyznać, że sam zostałem zaskoczony ogromnym zainteresowaniem społeczeństwa polskiego mistrzostwami świata w Lesznie. Było w tym coś z atmosfery przedwojennego Challenge'u. Nawet ci, których na co dzień szybownictwo specjalnie nie interesuje, śledzili z niezwykłą emocją przebieg turnieju leszczyńskiego. Śledzili, ponieważ nasi szybownicy mieli opinie znakomitych, a sława ich wyczynów, rekordów i zwycięstw głęboko utkwiła każdemu w sercu, nie tylko zresztą w kraju. Bo i stała się udziałem Polonii zagranicznej. Wszyscy więc chcieli, pragnęli tego gorąco, przeżyć chwile triumfu polskiego szybownictwa tu, w kraju, na własnym podwórku.

Ale nie wyszło. Bo to jest sport. Sport bardziej zresztą specjalistyczny od innych. Ale jak w każdej innej dziedzinie sportu, obowiązują również w zawodach szybowcowych te same reguły gry — zwyciężają zawsze najlepsi, najlepiej przygotowani i dysponujący najlepszym, najbardziej nowoczesnym sprzętem.

Traktujmy więc rzecz po sportowemu. Nie obraża to w niczym naszych ambicji. Umieć przegrać, to też wielka sztuka. I dlatego nie widzę powodu do tzw. żałoby czy rozpaczy, jak próbowaliby to poniektórzy sugerować. Trzeba na XI mistrzostwa świata w Lesznie spojrzeć trzeźwo i rozsądnie, a ze słabych rezultatów naszych reprezentantów wyciągnąć wnioski właściwe. Bo nieprawdą jest, że mamy złych pilotów. Przeciwnie, mamy pilotów utalentowanych i znakomitych. Trzeba tylko nimi właściwie kierować i umożliwiać latanie na nowoczesnym, najwyższej jakości sprzęcie. Nawiasem mówiąc, jak potwierdza to praktyka mistrzostw, pilotom - gospodarzom było zwykle najtrudniej wywalczyć czołowe miejsca w takiej imprezie, z wyjątkiem może mistrzostw 1958 roku w Lesznie, na których polski pilot zdobył jednak tytuł mistrzowski w klasie standard (A. Witek). Niestety, nie udało się tego powtórzyć w 1968 r. I dlatego może przykro.

Ale wracajmy do samych mistrzostw. Były one, co już wielokrotnie podkreślano, rekordowe. Sam organizator — Aeroklub PRL — został zaskoczony rekordową ilością uczestników: 105 pilotami z 32 krajów. W rekordowo krótkim czasie, jak na nasze warunki — półtora roku — wybudowano w centrum nowy obiekt — internat, który stał się prawdziwą ozdobą tego pięknego ośrodka. Mimo nie najlepszych, nietypowych dla Leszna w czerwcu warunków atmosferycznych, rozegrano jednak 8 konkurencji w klasie standard (co jest również rekordem mistrzostw) i 7 konkurencji w klasie otwartej. W czasie holowania szybowców do konkurencji padł też na tegoroczny mistrzostwach rekord: w ciągu 44 minut wszystkie szybowce obydwu klas były w powietrzu.

Rekordów w Lesznie znalazłoby się może więcej. Nie o to jednak chodzi. To jest, rzecz jasna, ogromny powód do dumy dla organizatora. Ale i do zmartwień. Blisko 1000 osób uczestniczących w imprezie zaledwie mieściło się w obiektach i namiotach centrum, a ciasnota pomieszczeń dawała znać o sobie prawie na każdym kroku. Wszystko to powodowało, że organizator, a właściwie organizatorzy, bo oprócz Aeroklubu PRL na lotnisku gospodarzył jeszcze PPIS (Państwowe Przedsiębiorstwo Imprez Sportowych), nie byli w stanie w wielu przypadkach panować nad olbrzymią machiną mistrzostw i obradującym równocześnie na lotnisku kongresem OSTIV. Nie obyło się więc bez usterek i różnych niedociągnięć, co szybko wychwytywali oczywiście zaraz goście zagraniczni i różni maruderzy krajowi. Trudno ich jednak było chyba uniknąć. Godzi się tu zauważyć i taką rzecz, że całe mistrzostwa obsłużył Aeroklub PRL sam, swoimi środkami. W mistrzostwach, na przykład, w Kolonii (1960 r.) czy w South Cerney dość znaczną ilość służb pełniło wojsko. Ogólnie organizację mistrzostw trzeba uznać za dobrą, co wcale nie znaczy, że wszystkie służby pracowały jednakowo dobrze. Ekipy zagraniczne, opuszczając Leszno, zadowolone były na ogół z pobytu w centrum, dziękowały za miłą i serdeczną gościnność, co — sądzę — nie było tylko zwykłą kurtuazją. W każdym razie organizacji tegorocznych mistrzostw w Lesznie nie musimy się wstydzić: Przeciwnie. Była to impreza wspaniała, ze wszech miar porywająca.

Na tym tle nie można jednak nie dostrzec faktu, że organizacja mistrzostw i kongresu OSTIV tak poważnie absorbowały Aeroklub PRL, że zaniedbał on przygotowanie naszej ekipy reprezentacyjnej do tej poważnej imprezy. Wadliwie przeprowadzono eliminacje, co wprowadziło w naszym zespole nerwowy nastrój, który zresztą nie opuścił go w trakcie trwania samych mistrzostw. I to jest niewątpliwie pierwsza przyczyna niepowodzeń. Druga — to bardzo późno otrzymany sprzęt, co do którego opinia jest jednoznaczna w zestawieniu ze sprzętem zachodnim. Takie jest moje zdanie.

Z tego — siłą rzeczy — pobieżnego spojrzenia na mistrzostwa, wypływają i inne, daleko idące wnioski, dotyczące zarówno dalszego rozwoju naszego szybownictwa, jak i przemysłu szybowcowego oraz wzajemnej między tymi dziedzinami ścisłej współpracy.

Ale do tych spraw przyjdzie mi na tym miejscu chyba niejednokrotnie jeszcze powrócić.

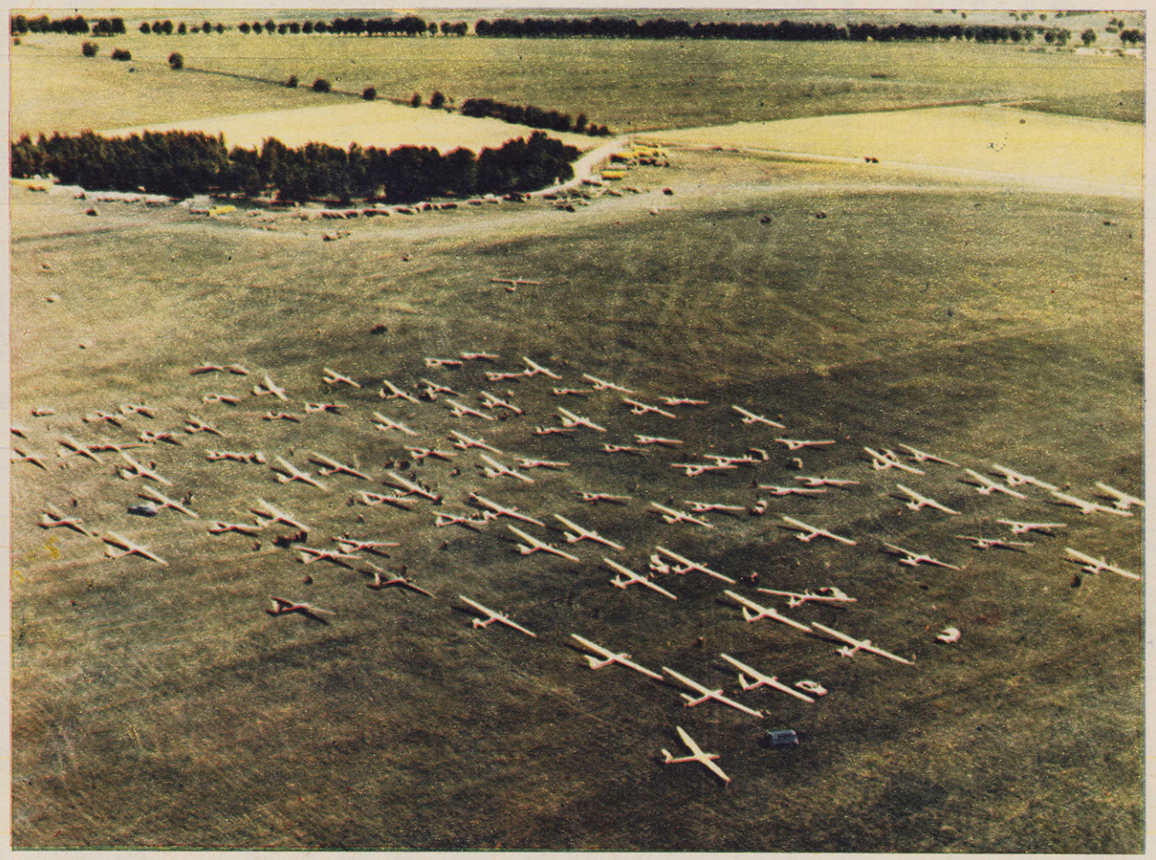
Ikarus

ECHA LOTNIA

I KONKURENCJA

13 czerwca 1968 r.

LESZNO
MIŁOSŁAW
SULMIERZYCE
LESZNO
224 km.



Szybowce klasy standard i otwartej przed startem do konkurencji. W głębi (u góry z lewej) popularny na lotnisku w Centrum lasek przezwany „Taiwanem", gdzie parkowały swe szybowce ekipy zagraniczne.

PROGNOZA POGODY: Rejon Leszna znajduje się na skraju bardzo rozległego układu wyżowego, którego ośrodek utrzymuje się nad południową Skandynawią. Zachmurzenie niewielkie lub bezchmurnie. Chmury: 0/8—1/8 Ac Ci powyżej 3 000 m., możliwość 1/8—2/8 Cu 1 000—1 500 m w godzinach popołudniowych. Widzialność — powyżej 10 km. Wiatry: dolny 030—050° — 15—25 km/h, górne z kierunków wschodnich około 50 km/h. Izoterma 0°C na 3 000 m. Temperatura max. około 21°C o godz. 14.30. Termika wypracowana bezchmurna. Wznoszenia średnie 1—1,5 m/s, max. 2—2,5 m/s. Wznoszenia do wysokości 1 000—1 200 m.

PRZEZ trzy pierwsze dni, przeznaczone na rozgrywanie konkurencji, toczyły się tylko dyskusje o lataniu. Kierownicy ekip dyskutowali o poszczególnych sformułowaniach regulaminu, czasem wręcz dzieląc przysłowiowy włos na czworo. Było to rezultatem nie tyle niejasności w zasadach dotyczących mistrzostw, ile rosnącego napięcia. Ze wszystkich bowiem kontynentów, z 32 krajów zjechali się tu do Leszna szybownicy, żeby walczyć, a tu... leje z nieba i leje. Miast latających orchidei trzeba używać parasola i kaloszów. Denerwowali się wszyscy. I ci, którzy wierzyli we własne szanse na mistrzowskie tytuły. I ci, którzy chcieliby zmierzyć swoje siły z mistrzami świata.

Wreszcie w świąteczny czwartek, 13.VI. br., błękit nad Lesznem przypomina niebo nad zatoką neapolitańską. Na porannej odprawie zupełnie inny nastrój. Nareszcie!!! Wszystkich trochę peszy niezbyt optymistyczna prognoza meteorologiczna. I zaraz zaczynają się dyskusje. Czy to możliwe, by tak wilgotna ziemia po kilku dniach nieprzerwanego deszczu nie parowała? By nie powstały cumulusy? Kierownictwo sportowe wyznacza jednak konkurencję z pewną rezerwą. Pierwsza próba odbędzie się na trasie trójkąta o długości 224 kilometrów LESZNO — MIŁOSŁAW — SULMIERZYCE — LESZNO. Start ziemny będzie otwarty od 11.00 do 16.00, lotny od 11.15 do 16.30.

Szybowce stoją już na starcie. Widok imponujący. 105 najlepszych konstrukcji. Metal — drewno — sztuczne tworzywa. Wszystko, co najlepszego mogli wymyślić konstruktorzy i wykonać producenci, by umożliwić pilotom poruszanie się bez silnika pod obłokami. Przy każdej maszynie grupka ludzi. Troskliwie doglądają tych, którzy za chwilę wystartują do podniebnych bojów.

Smatri — mówi trener radziecki Wierietiennikow do swego podopiecznego Kuźniecowa. — Wbrew zapowiedziom robi się coraz więcej chmur i tylko pod nimi będą wznoszenia. Staraj się trzymać blisko podstaw i nie zwlekaj z odejściem. Może być kryzys warunków...

11.00 startuje pierwszy szybowiec. Nie mija pół minuty i już w powietrzu jest drugi. „Gawrony" i „Wilgi" prowadzone przez doświadczonych holowników spisują się znakomicie. Choć kilku zawodników nie utrzymuje się w powietrzu i musi ponownie wystartować — tylko nieco ponad godzinę trwało wyrzucenie wszystkich szybowców w powietrze.

Leszneńskie lotnisko opustoszało, ale liczni szybowcowi kibice, którzy zjechali z całej Polski, a także i z zagranicy, mogą jeszcze obserwować roje szybowców w kominach. Myślami są wszyscy z pilotami. Tam w ciasnym kominie muszą nie tylko centrować wznoszenia, ale też uważać, bo tłok jak na wielkomiejskiej ulicy.

Wznoszenia nie są złe i szybownicy mijają tysiąc metrów. Pierwszy próbny wypad na taśmę startu robi reprezentant W. Brytanii, Williamson o godz. 11.16.20. Ale już wkrótce inni piloci meldują się „na poważnie" i ruszają na trasę.

Czekamy na pierwsze wieści z trasy. Dochodzą nagle do kierowników różnych ekip, będących na podsłuchu radiowym głosy alarmu. Oto na trasie kolizja. Zderzyły się dwie „Foki". Piloci Udo Elke (NRD) numer startowy 26 i A. Ziya Aydogan (Turcja) numer startowy 98 krążyli w jednym kominie o dwóch centrach. Choć obaj krążyli w lewo, to jednak różnica miejsc krążenia doprowadziła do zderzenia prawymi skrzydłami. W rezultacie obaj piloci uratowali się, skacząc ze spadochronem. Dla Udo Elke był to pierwszy skok w życiu, dla pilota tureckiego zaś już 75.

Żal nam pilotów, którzy już po kilkunastu minutach walki w pierwszej konkurencji zostali wyeliminowani. No cóż, przy tak wielkiej liczbie szybowców w powietrzu trzeba być niezwykle czujnym. A strata jest tym większa, że ekipa turecka liczyła właśnie tylko tego jednego pilota.

Do sekcji operacyjnej przychodzą pierwsze meldunki z terenów przygodnych. Niektórzy piloci nie zaaklimatyzowali się w naszym kraju i lądują na początku trasy. Ale wkrótce potem długie szeregi szybowców meldują się nad punktem zwrotnym — jednym, a po niecałej godzinie i drugim. Widzowie na mecie niecierpliwią się. Kto wróci pierwszy?

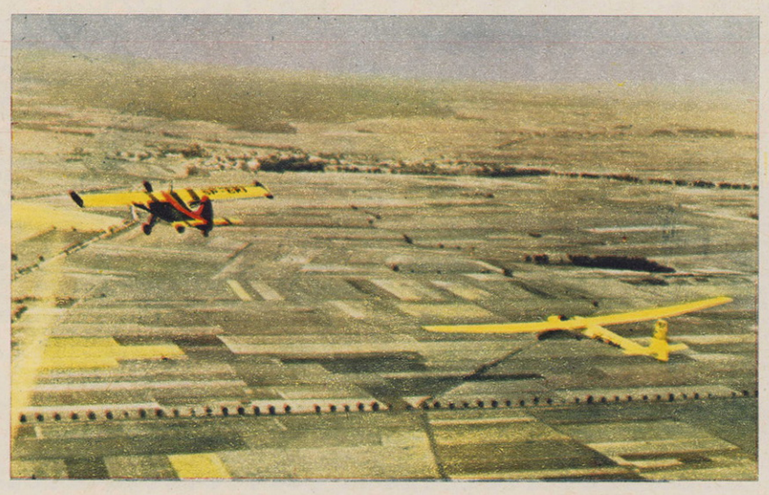
Wreszcie na dolocie błyszczy jakiś metalowy szybowiec. Z tyłu motylek. A-15? Nie. To HP-13 M amerykańskiego rekordzisty Johnsona. Dwie minuty później na dużej szybkości mija metę jego rodak, Schreder.

Za nim ciągnie cały szybowcowy peleton. Doloty rozliczone różnie. Najczęściej prawidłowo, ale bywa też, że szybowiec mija metę na znacznej wysokości i szybkości. Wśród meldujących się szybowców wypatrujemy naszych. Jest „Zefir 4". Numer startowy 31. Wróblewski. Odchodził późno, więc czas powinien mieć dobry. A może najlepszy? Niestety. O sekundy okazał się lepszy włoski szybownik Vergani.

Mówi zwycięzca I konkurencji w klasie otwartej W. VERGANI:

— Udało mi się odejść w dogodnym momencie. Na pierwszym boku leciałem w grupie „Cirrusów". Był tam między innymi austriacki pilot Wödl i kanadyjski Yeates. Po zameldowaniu się na

Polski „Gawron" holuje szybowiec „Elfe S3", na którym w klasie standard startował w Lesznie Amerykanin George Moffat jr.



pierwszym punkcie zwrotnym w Miłosławiu utraciłem kontakt z moimi towarzyszami lotu i kontynuowałem przelot samodzielnie. W okolicach drugiego punktu zwrotnego widziałem jakiegoś „Zefira". Średnie wznoszenia oceniam na około 2 m/s, choć miewałem i silniejsze. Koledzy z ekipy namawiali mnie na lot bardziej w środku trójkąta, ale mimo to uparcie trzymałem się trasy. Dolot wykonałem z wysokości 900 metrów z odległości 40 km.

Mówi zwycięzca w klasie standard HENRY STOUFFS (Belgia):

— Na dobrą sprawę, mówiąc szczerze, nie wiem jak to się stało, że wygrałem pierwszą konkurencję. Wziąłem miesiąc urlopu na trening, ale okazało się że moja „Libelle" była jeszcze nie skończona i musiałem czekać. W rezultacie wylatałem tylko dziesięć godzin. Po przejściu startu lotnego wróciłem się jeszcze i meldowałem ponownie. Do połowy trasy leciałem razem z Polakami Muszczyńskim i Makulą. Muszczyński był nieco w przodzie, a Makula z tyłu. Na trasie nie miałem kłopotów, szczęście mi dopisywało, nie miałem kryzysu. Wykorzystywałem wznoszenia do 2,5 m/s, ale realne średnie wznoszenie, uwzględniając centrowanie, wejście i wyjście z komina oceniam na pełny 1 m/s. Drugą część trasy pokonałem indywidualnie. Miałem nieco problemów z dolotem, który wykonałem z odległości 35 km z wysokości 1 300 m na prędkości 110 km/h.

Efektowny dolot na taśmę polskiej „Foki", którą pilotuje Henryk Muszczyński. Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (3)

Szef ekipy francuskiej p. RENE HERSEN komentuje I konkurencję:

W pierwszej konkurencji zawodnicy jeszcze siebie nie znali. I dla nich i dla szefów ekip istotnym elementem w tej próbie było rozpoznanie najgroźniejszych konkurentów. Tych, których warto podglądać i pilnować. Problemem dla wielu pilotów był wybór odpowiedniego momentu do przejścia przez taśmę startu lotnego. Najlepiej w takiej sytuacji jest naśladować pilotów miejscowych, którzy najlepiej znają warunki terenowe. Dlatego w ślad za polskimi pilotami meldowało się wielu innych zawodników. Dla pilotów francuskich warunki pierwszej konkurencji, wydaje mi się, nie były dobre. Latali oni bowiem tak jak u nas w kraju, gdzie kominy zaczynają się od ziemi. A tu wznoszenia występowały głównie pod chmurami i moi chłopcy przychodzili do kominów z reguły za nisko. W rezultacie tracili zbyt dużo czasu, by „wygrzebać się" i nie osiągnęli dobrych wyników w klasyfikacji. Złożyło się też na słaby wynik i to, że nieprecyzyjnie wyliczyli oni doloty. Zadanie dnia było dobrze dobrane, odpowiadało warunkom atmosferycznym. Organizację startów zabezpieczono prawidłowo. Odstępy między startami może były nieco za długie, rzędu 30 sekund, ale trudno było robić to szybciej, ponieważ piloci się nie znali i trzeba było wprowadzić ich w system. Trudno mi oceniać prawidłowość oficjalnej prognozy meteorologicznej, ponieważ mamy w ekipie dwóch synoptyków i korzystamy z ich usług. Z pewnością wielu pilotów, zwłaszcza z krajów pozaeuropejskich, miało kłopoty z dostosowaniem się do warunków polskich, ale to jest zawsze tak w pierwszej konkurencji. W miarę upływu czasu będzie lepiej. Może właśnie dlatego prędkości przelotowe w tej pierwszej konkurencji mogłyby, uwzględniając warunki na trasie, być trochę lepsze.

JERZY POMIANOWSKI

WYNIKI 1-szej konkurencji wyznaczonej na dzień 13 czerwca 1968 r.:
Prędkościowy przelot Leszno—Miłosław—Sulmierzyce—Leszno 224 km.
Results of the 1st task set for 13 June 1968:
Race round the course Leszno—Miłosław—Sulmierzyce—Leszno 224 km.

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS

Miejsce Placing	Pilot Pilot	Kraj Country	Nr konk. Comp. No.	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1	W. Vergani	Italy	45	77,1	224	1000
2	**J. Wróblewski**	**POLAND**	31	76,8	224	991
3	C. Yates	Canada	23	76,7	224	988
4	R. Schreder	USA	33	76,0	224	968
5—6	A. Schubert	Austria	6	75,8	224	962
5—6	G. Burton	Gr. Br.	42	75,8	224	962
7	H. Wödl	Austria	5	75,7	224	959
8	G. Ax	Sweden	37	74,1	224	912
9	R. Johnson	USA	34	74,0	224	909
10	R. Frene	Argentine	2	73,5	224	895
11	R. Seiler	Switzerl.	35	72,3	224	860
12—13	E. Ehrat	Switzerl.	36	72,1	224	854
12—13	R. Hossinger	Argentine	1	72,1	224	854
14	J. Horma	Finland	13	71,7	224	843
15	J. Rudenskij	USSR	46	71,6	224	840
16	J. Rowe	Australia	4	71,5	224	837
17	B. Zegels	Belgium	8	71,2	224	828
18	**M. Królikowski**	**POLAND**	32	71,0	224	822
19	A. Litt	Belgium	7	70,8	224	816
20	N. Goodhart	Gr. Br.	41	70,7	224	814
21	A. Cameron	N. Zeal.	29	69,7	224	785
22	J. Satny	CSRS	10	69,5	224	779
23	H. Huth	GFR	28	68,6	224	753
24	R. Manzoni	Italy	44	68,1	224	738
25	R. Spänig	GFR	27	67,8	224	729
26	A. Dekkers	Holland	20	67,7	224	726
27	P. Heginbotham	N. Zeal.	30	67,1	224	709
28	S. Hämäläinen	Finland	14	66,7	224	697
29	W. Czuwikow	USSR	45	66,4	224	689
30	G. Olsson	Sweden	38	65,5	224	663
31	C. Thomasen	Denmark	12	64,2	224	625
32	J. Jungblut	Holland	19	63,6	224	607
33	M. Svoboda	CSRS	9	63,3	224	599
34	M. Jinks	Australia	3	63,2	224	596
35	P. Junqueira	Brasil	48	63,1	224	593
36	H. Rakowski	GDR	25	60,0	224	503
37	P. v. Franzen	Denmark	11	58,4	224	456
38	J. Csepan	Hungary	39	57,1	224	419
39	M. Mercier	France	16	56,3	224	395
40	I. Kunsagi	Hungary	40	56,2	224	392
41	M. Ara	Spain	18	53,2	224	305
42—43	M. Gatolin	Yougosl.	21	53,1	224	302
42—43	C. Gavillet	France	15	53,1	224	302
44	A. Anglada	Spain	17	—	213	97
45	Ž. Frenc	Yougosl.	22	—	176	76
46	S. Thorstensen	Norway	49	—	119	43
47	D. Webb	Canada	24	—	76	18
48	U. Elke	GDR	26	—	26	0

WYNIKI 1-szej konkurencji wyznaczonej na dzień 13 czerwca 1968 r.:
Prędkościowy przelot Leszno—Miłosław—Sulmierzyce—Leszno 224 km.
Results of the 1st task set for 13 June 1968:
Race round the course Leszno—Miłosław—Sulmierzyce—Leszno 224 km.

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1	56	H. Stouffs	Belgium	78,0	224	1000
2	82	R. Lindner	GFR	77,9	224	997
3	93	A. Smith	USA	76,9	224	974
4	95	H. Nietlispach	Switzerl.	74,0	224	905
5	89	**H. Muszczyński**	**POLAND**	72,0	224	858
6	94	U. Bloch	Switzerl.	71,1	224	837
7	73	E. Reparon	Holland	70,0	224	811
8—9	83	H. W. Grosse	GFR	69,5	224	799
8—9	88	**E. Makula**	**POLAND**	69,5	224	799
10	66	M. Wiitanen	Finland	69,1	224	789
11	103	A. Pronzati	Italy	67,3	224	747
12	92	G. Moffat jr	USA	66,6	224	730
13	68	J. C. Gombert	France	66,2	224	721
14	69	J. C. Penaud	France	65,9	224	714
15	100	G. Petroczy	Hungary	65,3	224	700
16—17	57	G. Defosse	Belgium	64,8	224	688
16—17	104	G. Perotti	Italy	64,8	224	688
18	91	M. Finescu	Rumania	64,5	224	681
19	105	J. Kuzniecow	USSR	63,4	224	655
20—21	67	L. Liljamo	Finland	62,8	224	641
20—21	65	O. H. Didriksen	Denmark	62,8	224	641
22	97	P. A. Persson	Sweden	62,6	224	636
23	80	M. Blauert	GDR	62,2	224	626
24	102	J. Williamson	Gr. Brit.	61,8	224	617
25	99	P. Szereday	Hungary	61,7	224	615
26—28	72	E. v. Bree	Holland	61,3	224	605
26—28	96	S. Rodling	Sweden	61,3	224	605
26—28	86	A. Fowke	New Zeal.	61,3	224	605
29	54	E. Schreibmeier	Austria	60,7	224	591
30	85	T. Johannessen	Norway	60,6	224	589
31	81	B. Nolte	GDR	59,8	224	570
32	87	R. Reid	New. Zeal.	59,5	224	563
33	64	I. Braez	Denmark	59,1	224	553
34	58	C. Münch	Brasil	58,6	224	541
35	63	F. Matousek	CSRS	58,5	224	539
36	84	B. Balukin	Norway	58,3	224	534
37	51	L. Urbancic	Argentina	57,1	224	506
38	79	W. Mix	Canada	53,9	224	430
39	90	E. Iliescu	Rumania	52,4	224	395
40	52	L. J. Stanley	Argentina	51,0	224	362
41	62	J. Vavra	CSRS	50,4	224	348
42	106	A. Zajcev	USSR	46,9	224	265
43	71	J. Juez	Spain	45,7	224	263
44—46	77	C. Perez	Chile	—	210	242
44—46	60	A. Rusew	Bulgar	—	210	242
44—46	59	E. Schubert	Brasil	—	210	242
47	107	V. Stepanović	Yougosl.	—	184	204
48	55	J. Fritz	Austria	—	145	147
49	78	S. Fujikara	Japan	—	141	141
50	101	D. Innes	Gr. Brit.	—	138	136
51	75	T. Filippusson	Iceland	—	72	39
52—57	61	Z. Stanczew	Bulgar	—	44	0
52—57	74	I. Loughran	India	—	37	0
52—57	76	T. Haflidason	Iceland	—	36	0
52—57	53	J. Blackwell	Australia	—	28	0
52—57	98	A. Z. Aydogan	Turkey	—	26	0
52—57	70	J. Sole	Spain	—	13	0

II KONKURENCJA

(tylko dla klasy standard)

14 czerwca 1968 r.

LESZNO — BORKÓW — LESZNO

226 km

PROGNOZA POGODY: Rejon Leszna znajduje się na skraju wyżu, którego ośrodek utrzymuje się nad Bałtykiem. Bezchmurnie lub zachmurzenie niewielkie. Chmury: około 1/8 Ci powyżej 6 000 m., możliwość 1/8—2/8 Cu o podstawie 1 200—1 500 m szybko zanikające. Wierzchołki 1 500—1 700 m. Widzialność powyżej 10 km. Wiatry dolne 070—100 st. o prędkości 10—20 km/h, górne z kierunków wschodnich o prędkości rzędu 40 km/h. Izoterma 0 st. C. — 3 800 m. Termika wypracowana, okresami bezchmurna. Temperatura maksymalna 24—25 st. C. Wznoszenia pod chmurami średnie 1,5—2,5 m/s, maksymalne — 4 m/s. Strefa najlepszych wznoszeń 800—1 700 m.

POMYŚLNE rozegranie pierwszej konkurencji poprawiło wszystkim humory i skłoniło kierownictwo sportowe XI SMŚ do postawienia trudniejszego zadania w oparciu o... bardziej optymistyczną prognozę meteorologiczną. Przewidywano mianowicie rozegranie prędkościowego przelotu na trasie trójkąta 313 km. Start wyznaczono na godzinę 10.30. Już znacznie wcześniej wszystkie szybowce znalazły się na starcie. Ale na próżno. Na niebie nie pojawiały się nawet ślady chmur kłębiastych, a systematyczne starty na sondę nie przynosiły pomyślnych wieści. Za to plaża była idealna.

Z godziny na godzinę przekładano otwarcie startu. Minęło południe, wzmógł się nawet wschodni wiatr, ale nadal, mimo rosnącej temperatury, prądy wznoszące nie chciały powstawać. Wreszcie kolejna sonda przynosi ciekawsze wieści. Wznoszenia są i to nawet niezłe. Patrzymy na zegarki. Minęła już godzina 13.00. Jaką decyzję podejmie kierownik sportowy? Nie jest ona łatwa.

Zadanie dnia będą wykonywać tylko piloci startujący w klasie standard. Brzmi ono: prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie Leszno — Borków — Leszno długości 226 km.

Pierwszy start nastąpił o godzinie 13.30. W ciągu niecałej połowy godziny wszystkie szybowce były już w powietrzu. Warunki nie są nadzwyczajne. Kilku zawodników spada i musi powtarzać start. Większość pilotów zdaje sobie sprawę, że przelot będzie bardzo trudny, że jest już późno i niezwłocznie po

WYNIKI 2-giej konkurencji wyznaczonej na dzień 14 czerwca 1968 r.:
Prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno—Borków—Leszno 226 km.
Results of the 2nd task set for 14 June 1968:
Out and return race Leszno—Borków—Leszno 226 km.

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Odległość Distance	Punkty Points
1	92	G. Moffat jr	USA	226	588
2	55	J. Fritz	Austria	214	549
3—5	87	R. Reid	New Zeal.	212	543
3—5	94	U. Bloch	Switzerl.	212	543
3—5	95	H. Nietlispach	Switzerl.	212	543
6	102	J. Williamson	Gr. Br.	205	520
7—8	93	A. Smith	USA	203	513
7—8	104	G. Perotti	Italy	203	513
9	97	P. A. Persson	Sweden	198	497
10	68	J. C. Gombert	France	196	491
11	62	J. Vavra	CSRS	192	478
12	103	A. Pronzati	Italy	191	474
13—14	80	M. Blauert	GDR	189	468
13—14	51	L. Urbancic	Argentine	189	468
15	84	B. Bulukin	Norway	188	464
16—17	69	J. C. Penaud	France	187	461
16—17	101	D. Innes	Gr. Br.	187	461
18	53	J. Blackwell	Australia	186	458
19	72	E. v. Bree	Holland	176	425
20	59	E. Schubert	Brasil	175	422
21	105	J. Kuzniecow	USSR	174	419
22—24	91	M. Finescu	Rumania	173	416
22—24	99	P. Szereday	Hungary	173	416
22—24	100	G. Petroczy	Hungary	173	416
25—26	106	A. Zajcew	USSR	172	412
25—26	58	G. Münch	Brasil	172	412
27	67	L. Liljamo	Finland	169	403
28	65	O. H. Didriksen	Denmark	161	377
29	74	I. Loughran	India	156	360
30	82	R. Lindner	GFR	140	308
31—32	83	H. W. Grosse	GFR	137	298
31—32	52	L. J. Stanley	Argentine	137	298
33	81	B. Nolte	GDR	135	292
34	96	S. Rodling	Sweden	128	269
35	77	C. Perez	Chile	125	259
36	63	F. Patoušek	CSRS	123	253
37	54	E. Schreibmaier	Austria	120	243
38	57	G. Defosse	Belgium	112	217
39	73	E. Reparon	Holland	110	211
40	56	H. Stouffs	Belgium	104	191
41—43	89	H. Muszczyński	POLAND	82	119
41—43	88	E. Makula	POLAND	82	119
41—43	66	M. Wiitanen	Finland	82	119
44	60	A. Rusew	Bulgar	80	113
45	79	A. Mix	Canada	78	106
46	64	I. Braes	Denmark	60	48
47	78	S. Fujikura	Japan	56	35
48	85	T. Johannessen	Norway	49	12
49	90	E. Iliescu	Rumania	47	5
50—56	107	V. Stepanović	Yougosl.	28	0
50—56	76	T. Haflidason	Iceland	16	0
50—56	75	T. Filippusson	Iceland	14	0
50—56	61	Z. Stanczew	Bulgar	4	0
50—56	71	L. Juez	Spain	0	0
50—56	70	J. Solé	Spain	0	0
50—56	86	A. Fowke	New Zeal.	0	0

Z notatnika mistrzostw

W OKRESIE trwania złej pogody, a przede wszystkim ciągłych opadów deszczu, piloci nie tracili wiary w nadejście lepszych warunków atmosferycznych. Na poczekaniu rodziły się różnego rodzaju pomysły, zmierzające do odwrócenia uwagi od spoglądania na ciemne chmury deszczowe. Anglicy — na przykład — przedstawili projekt wypuszczenia w powietrze jednego względnie kilku cumulusów wyciętych z kartonu i podwieszenia ich na balonikach. „Może właśnie te cumulusy nad lotniskiem w Lesznie — mówili — będą chociaż w pewnej części nagrodą, przynajmniej wzrokową, za tak długie oczekiwanie na poprawę warunków atmosferycznych". Innym ciekawym pomysłem miał być projekt wrzucenia olbrzymiego blaszanego krokodyla do basenu znajdującego się na terenie Centrum Szybowcowego. Grupa pilotów, która miała dokonać tego niezwykłego wyczynu, odwołała swoje tajemnicze zebranie w nocy (wyznaczono je na godzinę 24), ponieważ dowiedziała się od pracowników służby meteorologicznej, że następnego dnia nastąpi radykalna zmiana pogody. Grupa pilotów, mimo że odwołała wrzucenie krokodyla do basenu w nocy z 12 na 13 czerwca, postanowiła jednak nieodwracalnie urzeczywistnić swój zamiar następnej nocy, jeśli tylko nie przestanie padać deszcz. Zmiana pogody nastąpiła, grupa pilotów, rzecz zrozumiała, nie zrealizowała swego oryginalnego pomysłu. Następnego bowiem dnia wszyscy zawodnicy przystąpili do rozegrania pierwszej konkurencji. Było to 13 czerwca.

★

NA TRASIE pierwszego boku trójkąta, właśnie 13 czerwca, zderzyły się dwa szybowce. Piloci Udo Elke (NRD) i Ziya Aydogan (Turcja) ratowali się skokiem ze spadochronem. Działo się to nad miejscowością Żelazno. Na wysokości około 1200 metrów szybownik NRD zawołał do swego kolegi (również reprezentanta NRD), że został staranowany i opuszcza szybowiec. Skok z szybowca nie był jednak łatwy. Po prostu zawodnik NRD nie mógł wydostać się z kabiny swej maszyny, ze względu na lewą nogę, a ściślej mówiąc lewy but, którego nie mógł wydostać z orczyka. W końcu jednak but pozostał w kabinie, a Udo Elke oddzielił się od swego szybowca. Pilot dość szybko otworzył spadochron. Zamiast wykonać dłuższe opóźnienie, aby oddalić się od spadającej maszyny i dopiero później otworzyć spadochron, pilot NRD podjął decyzję wcześniej niż tego należało się spodziewać. Dlatego też w chwilę po otwarciu spadochronu z przerażeniem patrzył, jak na niego spadał wirujący w powietrzu szybowiec. Na szczęście minął go w odległości około trzydziestu metrów. Od podmuchu spadającego szybowca zakołysał się spadochron unoszący pilota NRD. Udo Elke był po raz drugi uratowany. Lądował również szczęśliwie. Poza niewielkimi obrażeniami nogi, jakie nastąpiły w chwili oddzielenia się od szybowca, zawodnik ten wyszedł z wypadku bez szwanku. Był to jego pierwszy skok ratowniczy i pierwszy skok spadochronowy w życiu. W tym czasie szybownik turecki Ziya Aydogan, widząc co nastąpiło, rozejrzał się dookoła i po chwili oddzielił się od szybowca. Wkrótce i on, ale bez żadnych przeszkód, znalazł się w powietrzu. Aydogan wykonał długie opóźnienie otwarcia spadochronu i po pewnym czasie lądował bezpiecznie na ziemi. Dla szybownika tureckiego był to siedemdziesiąty piąty skok ze spadochronem. Oba szybowce typu „Foka-4" uległy rozbiciu i nie nadawały się już do dalszego użytkowania. W tym dniu (13 czerwca) dla obu pilotów zakończył się także ich udział w mistrzostwach świata.

★

TAK W POZNANIU jak i Lesznie prezentowane były samoloty typu „Wilga-32" i „Wilga-35". O „Wildze-35" i pilocie tego samolotu Jerzym Wojnarze już wstępnie pisaliśmy. Latał on wyłącznie w Lesznie. Natomiast pilot fabryczny PZL Roman Sochacki prezentował samolot typu „Wilga-32" z silnikiem Continental produkowanym w USA. Stąd też duże zaciekawienie państw zachodnich tym właśnie typem naszego samolotu. Inż. Roman Sochacki demonstrował „Wilgę-32" na Międzynarodowych Targach Poznańskich, wykonując na niej 23 loty pokazowe. Ze względu na wspomniany już silnik „Wilgą-32" zainteresowały się między innymi przedstawiciele następujących krajów: Argentyny, Australii, Austrii, Belgii, Danii, Hiszpanii, NRF, Szwecji, Włoch i USA. Spośród zainteresowanych naszym samolotem — to przeważnie osoby prywatne, bądź kluby lotnicze. Na terenie Poznania samolot znalazł gościnę w Zespole Lotnictwa Sanitarnego, którego personel techniczny zaopiekował się maszyną. Ponadto inż. Roman Sochacki prezentował „Wilgę-32" również w Lesznie, w okresie trwania XI Szybowcowych Mistrzostw Świata. Ogółem tak w Poznaniu jak i w Lesznie wspomniany pilot przeprowadził 47 lotów, spędzając pracowicie czas przeznaczony na ten cel. Polski samolot bardzo się podobał.

★

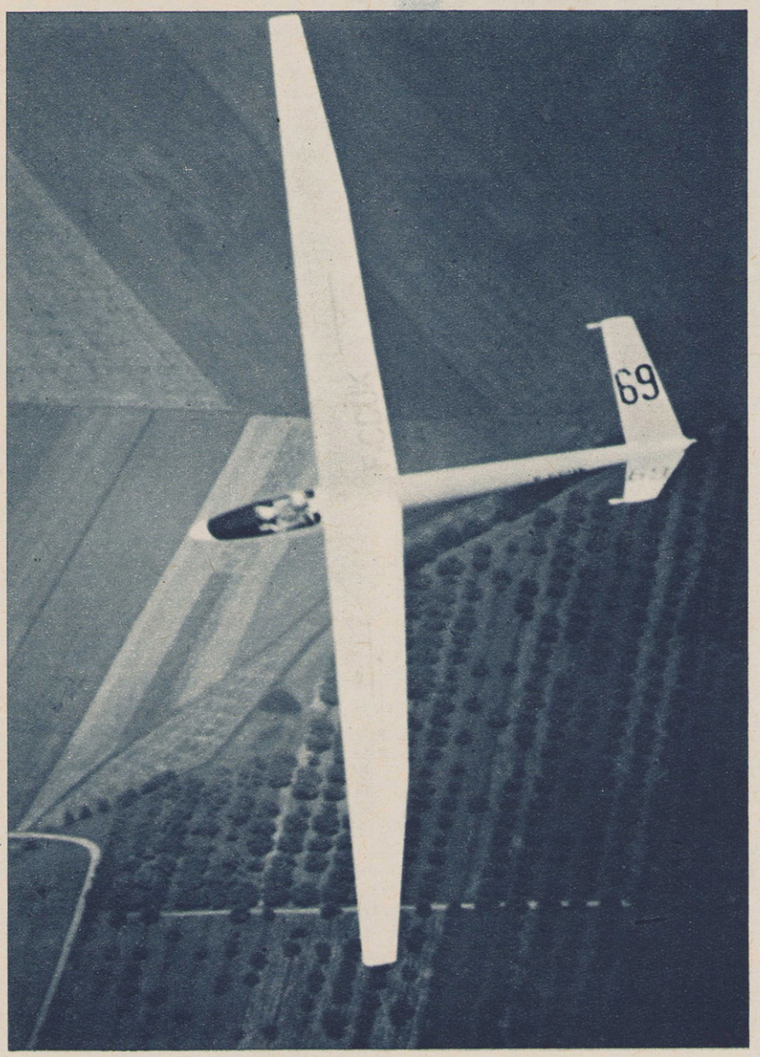
PODCZAS rozgrywania trzeciej konkurencji pilot hiszpański Luis Juez wylądował na niezwykle małej polance długości około 100 metrów, jedynej polance wśród dużego obszaru leśnego. Lądowanie nastąpiło na szybowcu typu „Foka-4" w rejonie Sulmierzyc, koło Zdun. Ze względu na odludzie, pilot nie był w stanie z nikim się porozumieć i co najważniejsze nie mógł zawiadomić lotniska o swym lądowaniu. Na szczęście, lecący nad tym obszarem, pilot norweski poinformował swój wóz transportowy, a ten z kolei lotnisko w Lesznie, że w środku lasu lądował szybowiec. Po otrzymaniu meldunku, o godzinie 19.15 wystartował z lotniska Centrum Szybowcowego samolot Jak-18, którego pilot odnalazł „Fokę-4" Luisa Jueza w odległości około 70 km od Leszna. Ze względu na trudny dostęp do szybowca, jego wyprowadzenie z lasu trwało niemal całą noc. Dopiero na miejscu okazało się, że zawodnik hiszpański lądował na niewielkiej szkółce leśnej, którą z powietrza można było określić jako polankę. Mimo wszystko lądowanie Luisa Jueza, szybowcowego mistrza świata z 1952 roku, należy uznać za znakomite, już choćby z tego względu, iż podczas siadania na szkółkę leśną w najmniejszym nawet stopniu nie uszkodził swojej „Foki". Szybownik hiszpański powrócił do Leszna wczesnym ranem i już przed południem wystartował do kolejnej konkurencji mistrzostw.

✦

INNYM, również niezwykłym lądowaniem przygodnym może poszczycić się pilot włoski Giovanni Perotti. Siadał on na swym „Phoebusie" w Jarocinie i to na ulicy Nowe Parcele, położonej w środku miasta. Gdy informacja o lądowaniu Włocha dotarła do szefa służby operacyjnej na lotnisku w Lesznie, ten uznał tę wiadomość po prostu za jakieś nieporozumienie, względnie pomyłkę. Zadzwonił więc natychmiast do Jarocina i w ciągu kilku minut otrzymał potwierdzenie... prawdziwości złożonego meldunku. Tak oto lądowanie szybownika włoskiego w Jarocinie stało się sensacją dnia i przez następnych jeszcze wiele dni komentowane było przez mieszkańców tego spokojnego miasta.

✦

REKORDY sprawnego i szybkiego podniesienia w powietrze szybowców, należących do zawodników biorących udział w mistrzostwach świata, ustanawiali wielokrotnie polscy piloci holujący. Podczas startu do pierwszej konkurencji 105 szybowców wyrzucono w powietrze w rekordowo krótkim czasie wynoszącym 65 minut. Przy starcie do trzeciej konkurencji padł swoisty rekord. Otóż 103 szybowce (o dwa mniej niż poprzednio) podniesiono w powietrze w ciągu 53 minut. Ogółem w holowaniu uczestniczyło 20 pilotów, z których 5 latało na „Wilgach-35", a 15 na samolotach typu PZL-101 „Gawron". Nic też dziwnego, że organizacja holowania szybowców w powietrze uzyskała bardzo wysoką ocenę zawodników oraz obserwatorów, których nie brak było każdego dnia na starcie. Jeden z dziennikarzy amerykańskich zapytał na przykład kierownika sportowego mistrzostw, gdzie Polacy nauczyli się tak sprawnego holowania? Odpowiedź była jednoznaczna: u siebie, w kraju. **(m)**



i coraz trudniej było utrzymać się w powietrzu.

Na lesznieńskim lotnisku przez głośniki systematycznie brzmią komunikaty o lądowaniu zawodników w terenie przygodnym. Tym większą sensację budzi nurkujący na metę szybowiec. Typ — „Elfe S-3". Numer konkursowy — 92. Pilot — George Moffat jr ze Stanów Zjednoczonych. Wielki jego dzień. Bo mijają minuty i żadnego szybowca innego nie widać. Nikt więcej celu nie osiągnął. Regulamin jest twardy i wyczyn Moffata będzie punktowany nisko, bo konkurencja nie może być uznana za prędkościową, a tylko zaliczona jako przelot po wyznaczonej trasie.

Za wielkim lasem przed Lesznem lądowało jeszcze kilku pilotów. Mieli oni lotnisko niemal w zasięgu dolotu, ale obawa przed lądowaniem w lesie zrobiła swoje. Nie ma co ukrywać, że gdyby udało im się dolecieć i konkurencja miałaby charakter prędkościowy, pogrom polskich pilotów byłby duży. Ale i tak straty są niemałe, co widać po punktacji:

Zwycięzca II konkurencji w klasie standard GEORGE MOFFAT jr (USA) mówi:

— Start do konkurencji nastąpił zbyt późno. Od razu spotykaliśmy silne wznoszenia świadczące o tym, że słabsze musiały być już o co najmniej godzinę wcześniej. Na trasę poszedłem szybko. Nie rozumiałem, po co tylu ludzi ogląda się na siebie, wyczekuje nad lotniskiem nie wiadomo na co. Leciałem razem z moim kolegą z ekipy Andrew Smith'em. Niestety, stracił on w jednym miejscu wysokość i pozostał z tyłu. Wykorzystywałem wznoszenia rzędu 2—3 m/s, ale największą korzyść dały mi szlaki bezchmurne i pod chmurami. Były możliwości długich przeskoków pod wiatr bez opadania, a nawet z małym wznoszeniem. Problemy zaczęły się dopiero w drodze powrotnej. W ostatnim kominie w odległości 50 kilometrów od Leszna wykręciłem wysokość 4 600 stóp czyli około 1 900 metrów. Musiałem mieć więc zasięg 43:1. Wątpiłem więc, czy uda mi się dolecieć do lotniska. Kiedy dolatywałem do wielkiego lasu przed Lesznem, wydawało mi się, że go nie przelecę, kiedy przelatywałem nad miastem również miałem wątpliwości, czy zdołam je minąć i jeszcze potem nie miałem pewności czy uda mi się dolecieć do lotniska. No... ale udało się, jak widać.

Kierownik ekipy Nowej Zelandii p. John Roake komentuje II konkurencję w klasie standard:

— Druga konkurencja w klasie standard rozegrana w bardzo słabych warunkach. Sądzę, że mimo późnej pory i nielicznych wznoszeń dobrze się stało, że konkurencja w ogóle została rozegrana. I nie opieram swojego zdania tylko na tym, że nasz zawodnik Ross Reid doleciał pod samo Leszno. Po prostu, naszym zdaniem, przyjechaliśmy tu niemały przecież kawałek drogi, by latać. I dlatego w każdych warunkach, jeśli tylko loty są możliwe, powinni organizatorzy organizować próby. Dzisiejsza konkurencja wymagała od pilotów szybkiej decyzji i odejścia na trasę. Wznoszenia powstały bowiem późno i wiadomo było, że szybko zaczną zanikać. Trzeba oczywiście tu powiedzieć, że warunki atmosferyczne, które mieli piloci, nie zgadzały się z prognozą podaną na odprawie. Trudno mi stwierdzić, na ile sprawne były połączenia telefoniczne przy takiej liczbie zawodników lądujących w terenie, ponieważ mamy silne radiostacje, które pozwalają nam na nieprzerwaną łączność także na ziemi w zasięgu 60 km. (jp)

W oczekiwaniu na kolejkę startów do konkurencji (zdjęcie poniżej) lotnisko Centrum Szybowcowego w Lesznie zamieniło się w swego rodzaju deptak. Na zdjęciu u góry: szybowiec „Siren C30S" na trasie przelotu. Startował na nim w klasie standard reprezentant Francji Jean-Claude Penaud. Zdjęcia: B. KOSZEWSKI

otwarciu startu lotnego rozpoczyna walkę na trasie. Wiatr czołowy na pierwszym odcinku trasy jest rzeczywiście potężny. Termika przez cały czas bezchmurna, a wznoszenia niezbyt silne.

Z niepokojem obserwujemy polskie szybowce, które z niezrozumiałych względów zwlekają z odejściem na trasę. Nieporozumienie? Specjalna taktyka? Na wyjaśnienie teraz nie pora. Cenne minuty uciekają a ponad 100 kilometrów pod silny wiatr nie jest wcale małym dystansem.

Trzech pilotów — Hiszpanie Luis Juez i Jorge Sole oraz Nowozelandczyk Anthony Fowke nie mogą w ogóle oderwać się od lotniska. W słabszym bowiem wznoszeniu wiatr więcej znosi, niż można następnie przelecieć do przodu. Liczne są komunikaty o lądowaniach przymusowych. Wśród nich, niestety, także i o naszych „Fokach". Wiatr okazał się silniejszy od wznoszeń. Kiedy lądował Muszczyński, Makula walczył jeszcze blisko godzinę na wysokości 300—400 metrów, ale ostatecznie lądował na tym samym polu co kolega.

Ci szybownicy jednak, którzy odeszli wcześniej, trafili jeszcze na okresowe lepsze warunki termiczne na trasie i udało im się minąć punkt zwrotny. Druga część trasy była łatwiejsza. Nawet słabe wznoszenia, dzięki wiatrowi, przysparzały „łatwych" kilometrów. Coraz bliżej Leszna znajdowała się czołówka

Wokół tak zwanego Taiwanu, czyli lasku na skraju lotniska, znajdowały się miejsca postoju sprzętu ekip zagranicznych. Tu szybowce nocowały w pokrowcach lub wózkach transportowych.

II KONKURENCJA Klasa otwarta i III KONKURENCJA Klasa standard

15 czerwca 1968 r.

LESZNO — SULMIERZYCE — MIŁOSŁAW — LESZNO — 224 km

PROGNOZA POGODY: Rejon Leszna znajduje się nadal na skraju wyżu, którego ośrodek przemieścił się nad północno-wschodnie dzielnice Polski. Zachmurzenie niewielkie lub bezchmurnie. Chmury: 1/8—2/8 Ci powyżej 6000 m. Wiatr dolny 120—150° o prędkości 15—25 km/h. Wiatry górne z kierunków południowych o prędkości rzędu 30—40 km/h. Izoterma 0°C na wysokości 3900 m. Temperatura maksymalna 26°C o godzinie 15.00. Termika wypracowana, bezchmurna. Wznoszenie średnie 1,5—2 m/s, maksymalne 3—4 m/s. Górna granica wznoszeń — 1200 m.

KOLEJNY dzień mistrzostw przyniósł pogodę upalną i bezchmurną. Zawodnicy i grupa osób towarzyszących zjawia się na porannym briefingu w strojach plażowych. Ale choć leje się z nieba, prognoza też niezbyt zachęca, zadanie dnia zostaje ogłoszone. I to na trasie trójkąta 224 km Leszno — Sulmierzyce — Miłosław — Leszno. W tych warunkach zapowiada się niełatwa konkurencja. Pierwszy start planowany jest na godzinę 11.30.

O tej porze jednak nic się jeszcze na lotnisku nie dzieje. Kierownik sportowy mistrzostw nie chce dopuścić do sytuacji, w której kilkadziesiąt szybowców znajdzie się nad lotniskiem na wysokości kilkuset metrów w słabych, ciasnych wznoszeniach. Kolizja bowiem na takiej wysokości mogłaby się zakończyć tragicznie. Czekają więc wszyscy na wzbudzenie się konkretniejszych prądów wznoszących. Wysoka temperatura nie sprzyja powstawaniu kominów i lotnisko na parę godzin zamienia się w plażę dla szybowców i pilotów.

Ostatecznie start ziemny zostaje otworzony o godzinie 12.45. Wznoszą się od razu do góry obie klasy. Piloci z otwartej po dniu odpoczynku i pierwszym rozpoznaniu dążą do konkretniejszych rozstrzygnięć, w standardzie wielu znanych zawodników zajmuje dalsze pozycje po dwóch konkurencjach i pragnie odrobić straty.

Zaraz po starcie szybownicy trafiają na niezłe wznoszenia. Nie zwlekają też i wkrótce po otwarciu taśmy startu lotnego meldują się i ruszają na trasę. Upał jest okrutny, odwietrzniki otwarte wszystkie, ale powietrza w kabinach niewiele. Strasznie praży słońce przez kopułki z pleksi.

Termika jest bezchmurna i zasięg wznoszeń nieco tylko ponad tysiąc metrów. Najmniejszy błąd, odrobina pecha grozi lądowaniem w terenie. Wśród tych, którzy „spadają" tuż poza lotniskiem, dwa znakomite nazwiska. Reprezentant W. Brytanii — Nicholas Goodhart i Niemieckiej Republiki Demokratycznej — Bernd Nolte.

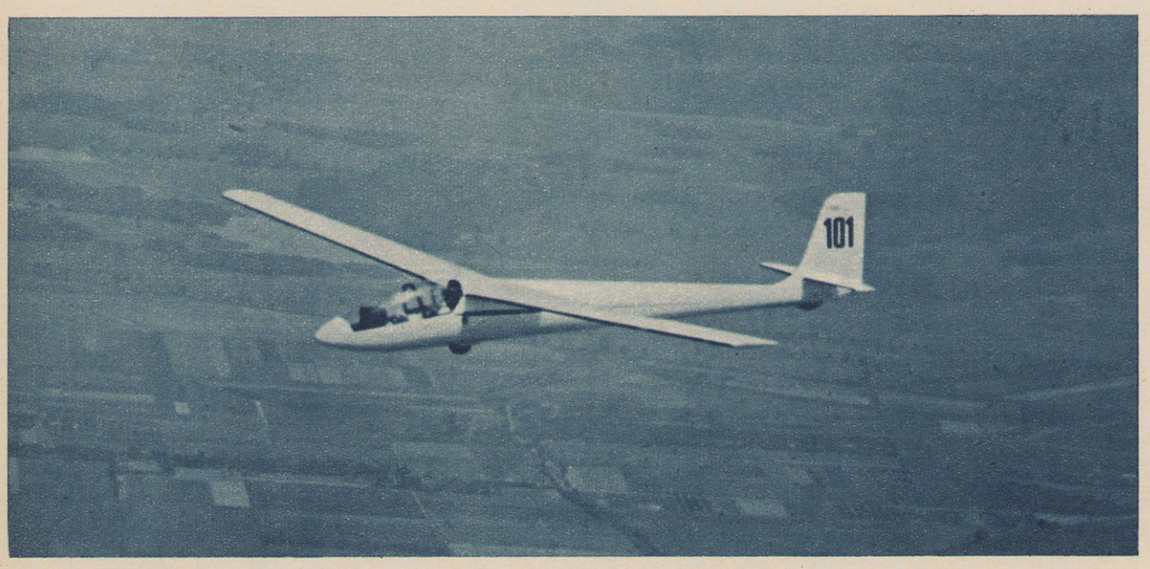
Piloci ci mogą z ziemi podziwiać, jak czołówka pruje do przodu. Za latającymi superorchideami z klasy otwartej podążają w niewielkiej odległości najlepsi zawodnicy klasy standard. Wśród nich widzimy naszych dwóch reprezentantów — Edwarda Makulę i Henryka Muszczyńskiego. Twardo postanowili odrobić wczorajsze straty. Oby im się to udało.

Pierwszy punkt zwrotny mijają najpierw pojedynczy zawodnicy, a potem — mówiąc językiem kolarskim — główny peleton. Polacy z klasy standard są w przodzie. Czyżby zapowiadał się nasz dzień?

Warunki jednak zaczynają się pogarszać. Coraz trudniej na bezchmurnym niebie znaleźć wznoszenie. A i te znalezione są na ogół bardzo słabe. Coraz niżej lecą szybowce. Coraz częściej tuman kurzu i nieruchomiejąca sylwetka szybowca na ziemi świadczy o tym, że kolejny zawodnik ukończył dziś swą próbę. Na mapie operacyjnej na lotnisku pojawiają się szpilki w miejscach lądowań szybowników. Na jednej z tych szpilek nr 32. To nasz Królikowski lądował na 93 kilometrze.

Po drugim punkcie zwrotnym widoczne się staje, że do celu dolecieć będzie niezwykle trudno. Może nawet niemożliwe... Kiedy najlepsi piloci klasy otwartej wybierają pola do lądowania, widzą już na horyzoncie wieże Leszna. Żeby tak jeszcze pięćset metrów wysokości... Niestety. Zwycięzcy klasy otwartej Austriakowi Wödl'owi zabrakło do mety 18 kilometrów. Czołówka klasy standard pokonała mniejsze dystanse, ale nasi reprezentanci zajęli miejsca w pierwszej trójce. Brawa dla nich! Szkoda, że zamieniona na odległościową, nieudana konkurencja prędkościowa będzie bardzo nisko punktowana. Piękny wyczyn Makuli i Muszczyńskiego w tych trudnych warunkach nie przyniesie im specjalnych korzyści punktowych. A tak wiele punktów by się im przydało.

Reprezentanci W. Brytanii w klasie standard wystąpili w Lesznie na szybowcach rodzimej konstrukcji i produkcji „Dart 15 W".



Mówi zwycięzca II konkurencji w klasie otwartej XI SMŚ HARRO WÖDL (Austria):

— Trasę drugiej konkurencji pokonywałem razem z moim kolegą z ekipy Alfem Schubertem (numer konkursowy 6). Wznoszenia były słabe i sięgały niezbyt wysoko. Największą wysokość mieliśmy 1 400 metrów. Szkoda, że nie udało nam się osiągnąć celu. Zadanie dnia uważam za bardzo trudne, ale dobre.

Mówi zwycięzca III konkurencji w klasie standard XI SMŚ HANS WERNER GROSSE (NRF):

— W konkurencji tej zrobiłem błąd zaraz na wstępie. Opuściłem bowiem peleton i poleciałem do środka trójkąta, gdzie spadłem bardzo nisko. Na szczęście znalazłem wznoszenie i odzyskałem wysokość. Podejrzewałem, że przy takiej pogodzie powinny występo-

wać bezchmurne szlaki wznoszeń. Robiłem więc zakosy pod wiatr, aż znalazłem coś takiego. Zmniejszyłem wtedy znacznie prędkość i przeleciałem 25 kilometrów bez straty wysokości. Dzięki temu znalazłem się na wysokości 1 200—1 300 metrów w pobliżu pierwszego punktu zwrotnego.

Zameldowałem się nad nim tuż po przejściu szybowców klasy otwartej. Spotkałem tam dwie „Libelle Standard". W czasie lotu po prostej zaobserwowałem, że jedna z tych „Libelli" traci wysokość. Musiała więc być w paśmie duszeń. Odsunąłem się więc od niej i opadanie zmalało. Nad lasem między punktem i Krotoszynem odzyskałem wysokość 1 000 metrów. Towarzysząca mi „Libelle St" z numerem konkursowym 57 odeszła tam na bok i dalej poleciałem sam. Byłem już nisko, gdy na wysokości około 250 metrów zobaczyłem czechosłowackiego „Orlika". Wykręciliśmy solidarnie do 700 metrów. Z kolei skierowałem się na widoczne dymy z fabryk w miejscowości Witoszyce, by ostatecznie znaleźć się na wysokości 200 m nad stacją w Jarocinie. Tu „zatrzymałem się" w słabiutkim wznoszeniu rzędu 0,25 m/s, w którym wiatr zniósł mnie nad las. Pilot czechosłowacki nie zdecydował się na taką kontynuację przelotu i odleciał gdzieś na bok — prawdopodobnie lądował.

Tymczasem wznoszenie jednak wzrosło i chwilami dochodziło do 1,5 m/s. Uważałem to za sukces. Blisko punktu zwrotnego spotkałem jeszcze słabe wznoszenie, w którym zyskałem około 100 metrów. Dogoniłem kilka szybowców klasy otwartej. Próbowałem jeszcze czegoś szukać, ale niestety bez rezultatu. Lotem ślizgowym, wykorzystując miejscami zmniejszone opadanie, poleciałem aż do lądowania.

Uważam, że osiągnięcie celu w takich warunkach nie było możliwe. Należało w tym dniu wyłożyć krótszą prędkościówkę, albo z góry określić przelot jako „po wyznaczonej trasie". W innej konkurencji, prędkościowej, różnica dziesięciu minut na mecie powoduje stratę stu i więcej punktów. W takiej próbie jak dziś pilot, który nawet stracił do lidera pół godziny czasu, otrzymał najwyżej dwadzieścia punktów mniej. To chyba nie jest równoważne.

Konkurencję II w klasie otwartej i III w standard komentuje kierownik ekipy czechosłowackiej p. Josef Fryba:

— Każda konkurencja w termice bezchmurnej wymaga od zawodnika nie tylko umiejętności, ale przede wszystkim... szczęścia. O powodzeniu konkurencji dzisiejszej między innymi decydowała pora otwarcia startu i szybkość „wyrzucenia" w powietrze wszystkich szybowców. Sądzę, że można było otworzyć start co najmniej pół godziny wcześniej. Wydaje się także, że istnieją szanse na skrócenie czasu między poszczególnymi startami, choć może hamować to poziom niektórych pilotów. W każdym bądź razie w dniu dzisiejszym zawodnicy udali się na trasę zbyt późno.

Mogą być na ten temat oczywiście różne opinie, ale wydaje mi się, że na mistrzostwach świata może być przecież rozgrywany trójkąt 100 kilometrów. Konkurencja ta figuruje oficjalnie w tabeli rekordów. Istnieje też możliwość rozegrania dwukrotnego trójkąta 100 km w jednym locie — wówczas samochody nie musiałyby w słabych warunkach tak daleko jeździć za szybowcami.

Wydaje mi się, że jeśli kierownictwo sportowe i synoptycy nie są pewni, że konkurencja się uda — lepiej jest rozgrywać próbę na krótszym dystansie, choćby to nawet miał być trójkąt 100 km. Dzisiejsza bowiem trasa była zbyt długa.

W rezultacie takiej konkurencji ludzie męczą się przez długie godziny, dają z siebie wszystko w ciężkiej sportowej walce i nie znajduje to odbicia w punktacji. Ich wysiłek nie jest premiowany punktami. I tak zwycięzca przelatuje odległość rzędu 200 kilometrów, lot jest niezwykle trudny, w upalnej temperaturze, na małej, denerwującej wysokości i otrzymuje za to wszystko gdzieś około 500 punktów. Myślę, że sprawiedliwsze byłoby wyznaczenie z góry konkurencji jako przelotu po wyznaczonej trasie i w efekcie przyznanie zwycięzcy 1 000 punktów. Ten punkt regulaminu wymaga korekcji. Chyba zgodzą się ze mną szybownicy, że w niektórych przypadkach trudniej jest pokonać 150 kilometrów w takich warunkach jak dziś, niż przelecieć w dobrych warunkach trójkąt 300 kilometrów. Tak więc trudny wyczyn trzeba więcej cenić.

(pom.)

WYNIKI 2-giej konkurencji wyznaczonej na dzień 15 czerwca 1968 r.:
Prędkościowy przelot po trasie trójkątnej Leszno—Sulmierzyce—Miłosław—Leszno 224 km.
Results of the 2rd task set for 15 June 1968:
Race round the triangular course Leszno—Sulmierzyce—Miłosław—Leszno 224 km.

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Odległość Distance	Punkty Points
1	5	H. Wödl	Austria	206	640
2	33	R. Schreder	USA	201	620
3	34	R. Johnson	USA	199	612
4	35	R. Seiler	Switzerl.	198	609
5—7	6	A. Schubert	Austria	197	605
5—7	29	A. Cameron	New Zeal.	197	605
5—7	20	A. Dekkers	Holland	197	605
8	16	M. Mercier	France	186	562
9—15	24	D. Webb	Canada	184	554
9—15	8	B. Zegels	Belgium	184	554
9—15	27	R. Spänig	GFR	184	554
9—15	13	J. Horma	Finland	184	554
9—15	42	G. Burton	Gr. Br.	184	554
9—15	23	C. Yates	Canada	184	554
9—15	28	H. Huth	GFR	184	554
16—17	4	J. Rowe	Australia	182	546
16—17	1	R. Hossinger	Argentina	182	546
18—19	21	M. Gatolin	Yougosl.	180	539
18—19	31	**J. Wróblewski**	**POLAND**	180	539
20	37	G. Ax	Sweden	174	515
21	45	W. Czuwikow	USSR	170	500
22	36	E. Ehrat	Switzerl.	167	488
23	19	J. Jungblut	Holland	160	461
24	10	J. Šatny	CSRS	154	438
25	15	C. Gavillet	France	151	426
26—27	7	A. Litt	Belgium	148	414
26—27	2	R. Frené	Argentina	148	414
28—29	40	I. Kunsági	Hungary	143	395
28—29	12	C. Thomasen	Denmark	143	395
30	3	M. Jinks	Australia	142	391
31—32	43	W. Vergani	Italy	140	383
31—32	11	P. v. Franzen	Denmark	140	383
33—34	39	J. Csepan	Hungary	113	278
33—34	9	M. Svoboda	CSRS	113	278
35	38	G. Olsson	Sweden	98	220
36	49	S. Thorstensen	Norway	97	216
37	46	J. Rudenskij	USSR	96	212
38	32	**M. Królikowski**	**POLAND**	93	201
39	25	H. Rakowski	GDR	82	158
40	22	Z. Frenc	Yougosl.	81	154
41—43	48	P. Junqueira	Brasil	75	131
41—43	44	R. Manzoni	Italy	75	131
41—43	30	P. Heginbotham	New Zeal.	75	131
44	14	S. Hämäläinen	Finland	67	100
45	18	M. Ara	Spain	52	41
46	41	N. Goodhart	Gr. Br.	49	30
47	17	A. Anglada	Spain	32	0

WYNIKI 3-ciej konkurencji wyznaczonej na dzień 15 czerwca 1968 r.:
Prędkościowy przelot po trasie trójkątnej Leszno—Sulmierzyce—Miłosław—Leszno 224 km.
Results of the 3rd task set for 15 June 1968:
Race round the triangular course Leszno—Sulmierzyce—Miłosław—Leszno 224 km.

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Odległość Distance	Punkty Points
1	83	H. W. Grosse	GFR	157	380
2—3	88	**E. Makula**	**POLAND**	118	262
2—3	89	**H. Muszczyński**	**POLAND**	118	262
4	63	F. Matoušek	CSRS	116	256
5	73	E. Reparon	Holland	111	240
6—9	56	H. Stouffs	Belgium	110	237
6—9	104	G. Perotti	Italy	110	237
6—9	85	T. Johannssen	Norway	110	237
6—9	96	S. Rodling	Sweden	110	237
10	87	R. Reid	New. Zeal.	106	225
11	100	G. Petroczy	Hungary	105	222
12	55	J. Fritz	Austria	103	216
13—15	82	R. Lindner	GFR	101	210
13—15	54	E. Schreibmaier	Austria	101	210
13—15	84	B. Bulukin	Norway	101	210
16—18	67	L. Liljamo	Finland	99	204
16—18	69	J. C. Penaud	France	99	204
16—18	58	G. Münch	Brasil	99	204
19—20	105	J. Kuzniecow	USSR	98	201
19—20	57	G. Defosse	Belgium	98	201
21—28	103	A. Pronzati	Italy	97	198
21—28	91	M. Finescu	Rumania	97	198
21—28	92	G. Moffat jr	USA	97	198
21—28	79	W. Mix	Canada	97	198
21—28	62	J. Vavra	CSRS	97	198
21—28	80	M. Blauert	GDR	97	198
21—28	101	D. Innes	Gr. Br.	97	198
21—28	97	P. A. Persson	Sweden	97	198
29	107	V. Stepanović	Yougosl.	95	192
30	102	J. Williamson	Gr. Br.	94	189
31	74	I. Loughran	India	91	180
32	93	A. Smith	USA	88	171
33	65	O. H. Didriksen	Denmark	87	168
34—35	78	S. Fujikura	Japan	83	156
34—35	95	H. Nietlispach	Switzerl.	83	156
36	60	A. Rusew	Bulgar.	82	153
37	77	C. Perez	Chile	81	150
38	61	Z. Stanczew	Bulgar.	78	141
39	94	U. Bloch	Switzerl.	77	138
40—42	75	T. Filippusson	Iceland	75	132
40—42	106	A. Zajcew	USSR	75	132
40—42	68	J. C. Gombert	France	75	132
43	71	L. Juez	Spain	74	128
44—47	90	E. Iliescu	Rumania	73	125
44—47	59	E. Schubert	Brasil	73	125
44—47	52	L. J. Stanley	Argentina	73	125
44—47	51	L. Urbancic	Argentina	73	125
48	66	M. Wiitanen	Finland	67	107
49	76	T. Haflidason	Iceland	57	77
50	53	J. Blackwell	Australia	52	62
51	86	A. Fowke	New. Zeal.	47	47
52	72	E. v. Bree	Holland	36	13
53	99	P. Szereday	Hungary	35	10
54—56	64	I. Braes	Denmark	27	0
54—56	81	B. Nolte	GDR	18	0
54—56	70	J. Solé	Spain	14	0

WYNIKI IV KONKURENCJI

WYNIKI 4-tej konkurencji wyznaczonej na dzień 16 czerwca 1968 r.:
Prędkościowy przelot po trasie trójkątnej Leszno—Wrocław—Borków—Leszno 313 km.
Results of the 4th task set for 16 June 1968:
Race round the triangular course Leszno—Wrocław—Borków—Leszno 313 km.

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Odległość Distance	Punkty Points
1	97	P. A. Persson	Sweden	270	683
2—3	73	E. Reparon	Holland	265	668
2—3	84	B. Bulukin	Norway	265	668
4—5	56	H. Stouffs	Belgium	262	658
4—5	93	A. Smith	USA	262	658
6—7	82	R. Lindner	GFR	258	645
6—7	89	**H. Muszczyński**	**POLAND**	258	645
8—9	66	M. Wiitanen	Finland	257	642
8—9	83	H. W. Grosse	GFR	257	642
10	72	E. v. Bree	Holland	255	636
11	69	J. C. Penaud	France	254	633
12	104	G. Petrotti	Italy	253	630
13	62	J. Vavra	CSRS	252	626
14—15	55	J. Fritz	Austria	251	623
14—15	103	A. Pronzati	Italy	251	623
16—17	96	S. Rodling	Sweden	248	614
16—17	92	G. Moffat jr	USA	248	614
18—19	79	W. Mix	Canada	247	611
18—19	88	**E. Makula**	**POLAND**	247	611
20—21	87	R. Reid	New Zeal.	246	607
20—21	58	G. Münch	Brasil	246	607
22—25	105	J. Kuzniecow	USSR	245	604
22—25	101	D. Innes	Gr. Br.	245	604
22—25	57	G. Defosse	Belgium	245	604
22—25	81	B. Nolte	GDR	245	604
26—27	100	G. Petróczy	Hungary	235	573
26—27	64	I. Braes	Denmark	235	573
28	63	F. Matoušek	CSRS	227	547
29—30	94	U. Bloch	Switzerl.	225	541
29—30	52	L. J. Stanley	Argentina	225	541
31—32	53	J. Blackwell	Australia	241	594
31—32	99	P. Szereday	Hungary	222	531
33	95	H. Nietlispach	Switzerl.	221	528
34	91	M. Finescu	Rumania	220	525
35—37	86	A. Fowke	New Zeal.	217	516
35—37	60	A. Rusew	Bulgar.	217	516
35—37	54	E. Schreibmaier	Austria	217	516
38	68	J. C. Gombert	France	216	512
39—40	85	T. Johannessen	Norway	214	506
39—40	67	L. Liljamo	Finland	214	506
41	80	M. Blauert	GDR	212	500
42—43	107	V. Stepanović	Yougosl.	200	462
42—43	74	I. Loughran	India	200	462
44—45	77	C. Perez	Chile	186	417
44—45	71	L. Juez	Spain	186	417
46—47	65	O. H. Didriksen	Denmark	185	414
46—47	51	L. Urbancic	Argentina	185	414
48	106	A. Zajcew	USSR	144	284
49	59	E. Schubert	Brasil	139	269
50	102	J. Williamson	Gr. Br.	128	234
51	76	T. Haflidason	Iceland	112	183
52	90	E. Iliescu	Rumania	90	113
53	70	J. Solé	Spain	85	98
54	78	S. Fujikura	Japan	64	31
55	75	T. Filippusson	Iceland	35	0

WYNIKI III KONKURENCJI

WYNIKI 3-ciej konkurencji wyznaczonej na dzień 16 czerwca 1968 r.:
Prędkościowy przelot po trasie trójkątnej Leszno—Wrocław—Borków—Leszno 313 km.
Results of the 3rd task set for 16 June 1968:
Race round the triangular course Leszno—Wrocław—Borków—Leszno 313 km.

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Odległość Distance	Punkty Points
1	35	R. Seiler	Switzerl.	276	706
2	5	H. Wödl	Austria	272	693
3	37	G. Ax	Sweden	269	683
4—5	6	A. Schubert	Austria	266	674
4—5	28	H. Huth	GFR	266	674
6	29	A. Cameron	New Zeal.	265	671
7	20	A. Dekkers	Holland	263	664
8	1	R. Hossinger	Argentina	262	661
9	34	R. Johnson	USA	261	658
10	42	G. Burton	Gr. Br.	258	648
11	39	J. Csepan	Hungary	256	642
12—13	13	J. Horma	Finland	254	635
12—13	43	W. Vergani	Italy	254	635
14	2	R. Frené	Argentina	252	629
15	8	B. Zegels	Belgium	251	626
16—17	36	E. Ehrat	Switzerl.	250	623
16—17	23	C. Yeates	Canada	250	623
18	24	D. Webb	Canada	249	619
19—20	46	R.Rudenskij	USSR	248	616
19—20	45	W. Czuwikow	USSR	248	616
21—23	19	J. Jungblut	Holland	245	607
21—23	41	N. Goodhart	Gr. Br.	245	607
21—23	7	A. Litt	Belgium	245	607
24	40	I. Kunsági	Hungary	244	603
25	27	R. Spänig	GFR	242	597
26	3	M. Jinks	Australia	241	594
27	21	M. Gatolin	Yougosl.	240	591
28	31	**J. Wróblewski**	**POLAND**	239	587
29	16	M. Mercier	France	236	578
30	38	G. Olsson	Sweden	219	523
31	30	P. Heginbotham	New Zeal.	217	517
32	17	A. Anglada	Spain	211	498
33	25	H. Rakowski	GDR	205	479
34—38	22	Z. Frené	Yougosl.	200	463
34—38	18	M. Ara	Spain	200	463
34—38	15	C. Gavillet	France	200	463
34—38	12	C. Thomasen	Denmark	200	463
34—38	10	J. Satny	CSRS	200	463
39	32	**M. Królikowski**	**POLAND**	199	460
40	44	R. Manzoni	Italy	194	444
41—42	33	R. Schreder	USA	188	424
41—42	4	H. Rowe	Australia	188	424
43	14	S. Hämäläinen	Finland	186	418
44	48	P. Junqueira	Brasil	96	130
45	49	S. Thorstensen	Norway	85	95
46	9	M. Svoboda	CSRS	56	2
47	11	P. v. Franzen	Denmark	54	0

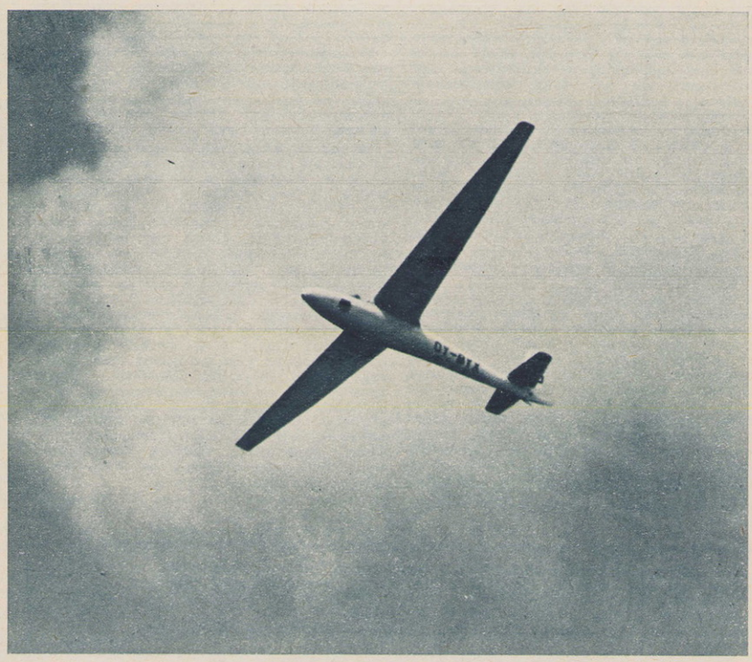
IV KONKURENCJA (dla klasy standard)

III KONKURENCJA (dla klasy otwartej)

16 czerwca 1968 r.

LESZNO — WROCŁAW — BORKÓW — LESZNO

313 km



Ka-6E reprezentanta Danii w klasie standard Ib.Braes'a.

PROGNOZA POGODY: Rejon Leszna znajduje się nadal na skraju wyżu, którego ośrodek utrzymuje się nad wschodnią Polską i Białorusią. Bezchmurnie. Widzialność powyżej 10 km. Wiatry dolne 120—150 st. o prędkości 5—10 km/h, a po południu 10—15 km/h, górne z kierunków południowych o prędkości około 30 km/h. Izoterma 0 st. C na wysokości 4 000 m. Temperatura maksymalna około 30 st. C. o godzinie 15.00. Termika wypracowana bezchmurna. Wznoszenia średnie 1,5—2,5 m/s, maksymalne 3—4 m/s. Górna granica wznoszeń przy temperaturze 28 st. C. — 1 000 metrów, przy temperaturze 30 st. C. — do 2 000 m.

POPRAWIŁY się nieco humory licznie przybyłym polskim kibicom, gdy w niedzielę 16 czerwca br. przeczytali rano wyniki ostatnich konkurencji. Makula i Muszczyński zajęli w sobotę bardzo dobre miejsca. Miało to wprawdzie niewielki efekt w punktacji (regulamin nisko punktuje nieudane konkurencje prędkościowe zamienione na „po wyznaczonej trasie"), ale dało wszystkim moralną satysfakcję za poprzednie niepowodzenia. Także Wróblewski, choć nie poszło mu w drugiej konkurencji najlepiej, zajmował dobrą piątą pozycję z niewielką różnicą punktów do lidera.

Upał nadal okrutny. Choć jest jeszcze wcześnie rano, zawodnicy z przyjemnością kryją się w cieniu hangaru w oczekiwaniu na codzienną odprawę. W ciągu dwóch ostatnich dni tylko jednemu pilotowi udało się osiągnąć metę. Czy dziś będzie lepiej? Prognoza zapowiada znów termikę bezchmurną. Szykuje się nowa łaźnia dla pilotów. Czy długa? Oj, bardzo długotrwała. Bo oto na tablicy zadań pojawia się zarówno w klasie standard (jako IV konkurencja) jak i otwartej (jako III konkurencja) napis: prędkościowy przelot po trasie trójkąta 313 kilometrów LESZNO — WROCŁAW — BORKÓW — LESZNO. Na twarzach pilotów, wyczerpanych nieco już trzydniowymi podniebnymi bojami, nie widać entuzjazmu. Znowu przyjdzie ciężko walczyć „na blasze" z własnymi słabościami i przeciwnościami aury. Trzeba więc skorzystać z chwili przerwy i odświeżyć się nieco, bo start ziemny wyznaczono na godzinę 11.00.

Słońce praży i delikatne szybowce z tworzyw sztucznych tkwią do ostatniej chwili w pokrowcach. Zazdrościmy niektórym ekipom ogromnych parasoli, które pomocnicy trzymają aż do momentu startu nad głowami zawodników. Nasi chłopcy nie są tak pielęgnowani Na kilka minut przed jedenastą śmigła wszystkich „Gawronów" i „Wilg" kręcą się i samoloty podkołowują przed stojące w przodzie szybowce klasy standard.

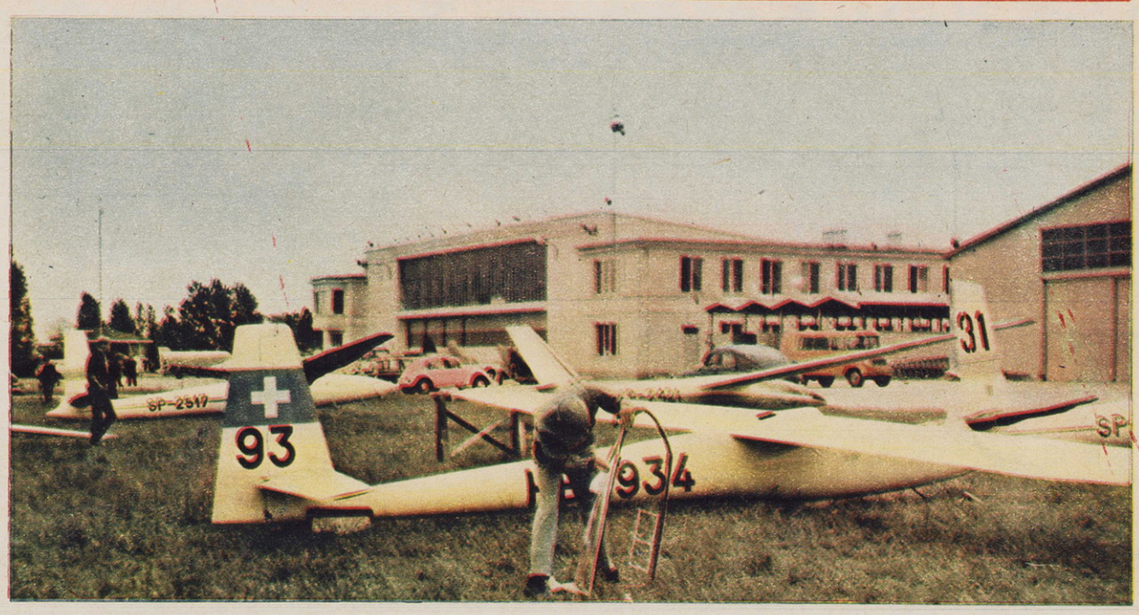
Utrzymać się w powietrzu nie jest trudno i z ponownego startu korzystają tylko nieliczni. Nad taśmą startu lotnego, zaraz po jego otwarciu o godzinie 11.30, rozpoczynają się gry taktyczne. Polegają one na pozorowaniu odejścia na trasę, by skusić do tego przeciwników. Robi to pewny siebie George Moffat jr z USA, podobny manewr stosuje

najlepszy szybownik w dotychczasowych mistrzostwach świata Edward Makula. W ciągu godziny meldują się wszyscy zawodnicy i walka zaczyna się na trasie. O każdy metr wysokości, o każdy kilometr odległości więcej od konkurentów — toczy się podniebny bój.

Wznoszenia nie są złe. Dochodzą do 2 m/s. Liczne szybowce znaczą kominy na termice bezchmurnej i cały peleton, niemal bez strat, przesuwa się do przodu. Punkt zwrotny we Wrocławiu mija aż 90 szybowców. Przeskok przez Odrę jest trudny. Rejon ten znany jest z atermiczności. Ale prawdziwe problemy zaczynają się dopiero przy dojściu do drugiego punktu zwrotnego w Borkowie. Lądują przed nim wszyscy słabsi zawodnicy, a także i niektórzy z lepszych, jak Amerykanin Schreder i nasz Królikowski (odpowiednio przelecieli 188 i 199 kilometrów).

Za punktem zwrotnym wznoszenia zaczynają raptownie zanikać. Po trasie, południem i północą próbują piloci obejść obszar bez wznoszeń. Na próżno. Gorące powietrze, które napłynęło z południa, skutecznie stłumiło termikę.

Na lesznieńskim lotnisku rozdzwaniają się telefony. Meldunki o lądowaniach przymusowych napływają masowo i to z tego samego rejonu. Taśmę mety na lotnisku można zwinąć — nikt do niej nie doleci. Kolejny nieudany dzień. Znów niska i bez gradacji punktacja konkurencji. Dla nas to szczęście. Jan Wróblewski zajął bowiem dopiero 28 miejsce, ale stracił tylko 119 punktów do zwycięzcy dnia w klasie otwartej Rudi Seilera. O tym, jak konkurencja ta nie spowodowała zróżnicowania zawodników, może świadczyć fakt, (prosimy popatrzeć na tabele wyników), że w odległości trzydziestu kilometrów od lidera klasy otwartej wylądowało dwudziestu pilotów, a od triumfatora klasy standard aż dwudziestu pięciu.



Po powrocie z przelotu. Na pierwszym planie obsługa techniczna montuje szwajcarski szybowiec „Elfe S3", występujący w barwach amerykańskich (pilot Andrew Smith). Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (3) St. JAŚKO (1)

Mówi zwycięzca IV konkurencji XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w klasie standard PER-AXEL PERSSON (Szwecja):

— Przy tak późnym starcie była to za długa konkurencja. Samo zadanie było ciekawe. Myślę, że można było wystartować wcześniej. O rezultatach konkurencji zadecydowało wcześniejsze zakończenie termiki, ale nawet gdyby trwała ona do zapowiedzianej na odprawie godziny, to i tak chyba nikt nie ukończyłby zadania. A teraz o samym przelocie.

Początkowo, aż do Rawicza, miałem dobre połączenie pod chmurami. Potem zmuszony byłem do długiego przeskoku, na którym wszyscy mieli trudności. Skończył się on dla mnie pomyślnie, nad lasem w silnym wznoszeniu rzędu 3—4 m/s uzyskałem maksymalną wysokość dnia 1 800 metrów. Widziałem wprawdzie jeszcze nieco wyżej szybowce, gdzieś do 2 000 metrów, ale ja tak wysoko nie doszedłem. Po wykorzystaniu tego komina nie miałem problemów z dolotem do pierwszego punktu zwrotnego we Wrocławiu. Zameldowałem się na wysokości 950 metrów. Minąłem rzekę i dziesięć kilometrów za nią złapałem wznoszenie o prędkości 2—3 m/s. Uznałem je za bardzo dobre. Kolejny odcinek trasy, aż do Ostrowa Wlkp., nie sprawił mi większych trudności i miasto to minąłem na wysokości 1 700 metrów. Stamtąd poleciałem na wschód w kierunku małych chmurek, ale zwiodły mnie one i nie dały żadnego wznoszenia. Na tysiącu metrów wysokości znalazłem się nad Kaliszem i tam zacząłem odzyskiwać wysokość we wznoszeniu o prędkości 0,5 m/s. Po chwili jednak zobaczyłem, że w kierunku na punkt zwrotny krążą jakieś szybowce. Opuściłem więc własny komin i poleciałem do nich. Opłaciło się. Tam było lepiej.

Na drugim punkcie zameldowałem się na wysokości ponad 900 m. Na kursie do Leszna, po przeleceniu około 10 kilometrów, spotkałem słabe wznoszenie, ledwo trochę ponad zero. Cierpliwie w nim krążyłem do wysokości 750 metrów. Teraz poleciałem w kierunku południowym. Po pewnym czasie znalazłem się w ostatnim kominie dnia, we wznoszeniu 0,5—1 m/s. Niestety nie mogłem uzyskać więcej, jak 1 000 metrów wysokości. Lotem prostym, przy zupełnie zamarłej termice, poleciałem do lądowania. Lądowałem o godzinie 16.30.

Mówi zwycięzca III konkurencji XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w klasie otwartej RUDI SEILER (Szwajcaria):

— Przez znaczną część trasy leciałem z moim kolegą z ekipy Emilem Ehratem. Początkowo wznoszenia były dobre, około 2 m/s. Potem był bardzo trudny odcinek, na którym cieszyłem się nawet z jednego metra na sekundę do góry. Na odcinku do Wrocławia krążyłem cztery razy. W połowie drugiego boku rozstałem się ze swoim towarzyszem, który przeżył potem przykrą przygodę. W jednym z kominów zderzył się z brazylijskim szybownikiem Ekkehardem Schubertem. Mój kolega kontynuował jeszcze długo lot z uszkodzonym usterzeniem, a drugi uczestnik kolizji szczęśliwie wylądował na swoim szybowcu „Urupema". Po zameldowaniu się nad drugim punktem zwrotnym było już bardzo ciężko. Spadałem, spadałem aż... znalazłem się na ziemi. Wznoszenia na tym odcinku były nadzwyczaj rzadkie i słabe.

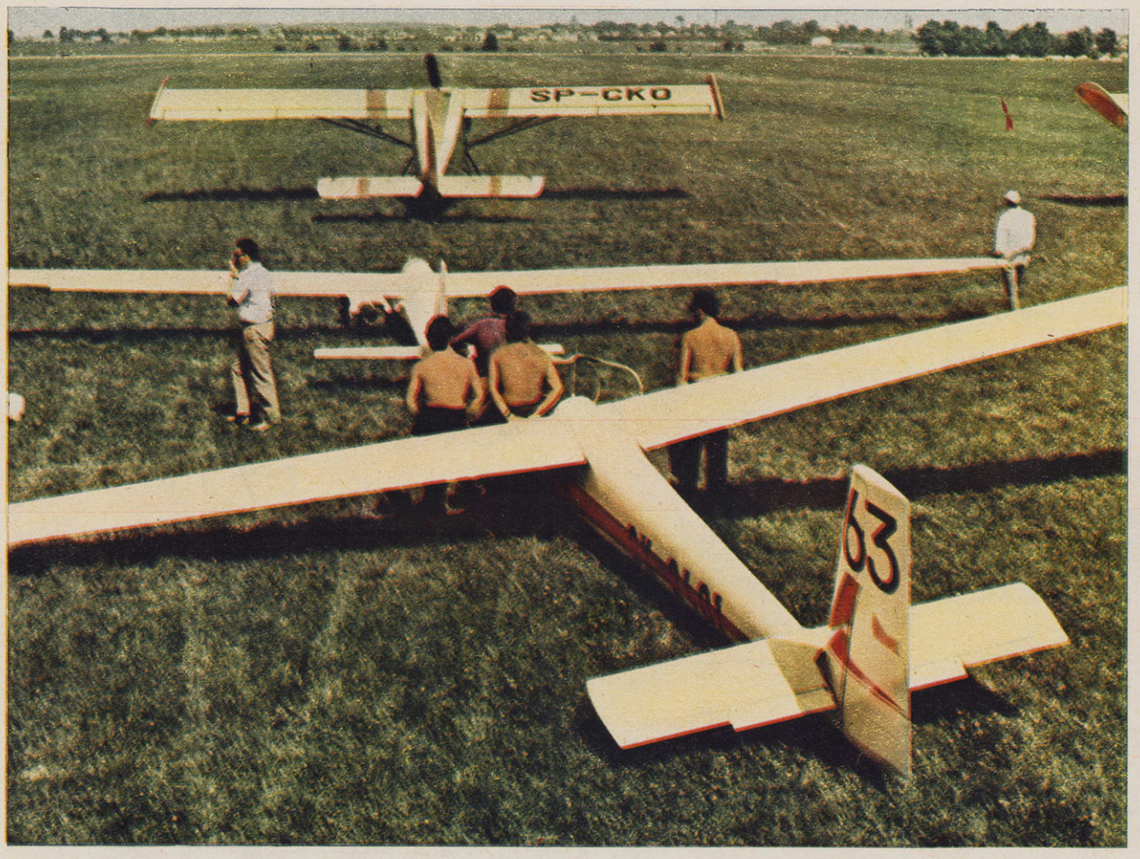
IV konkurencję w klasie standard i III w klasie otwartej komentuje kierownik ekipy włoskiej p. prof. Pierro Morelli:

— Była to impreza nieszczęśliwa, niedobrana do warunków atmosferycznych. Konkurencja ta nie spełniła najważniejszego zadania, jakim jest selekcja zawodników. A taką selekcję powinna dawać każda rozegrana konkurencja.

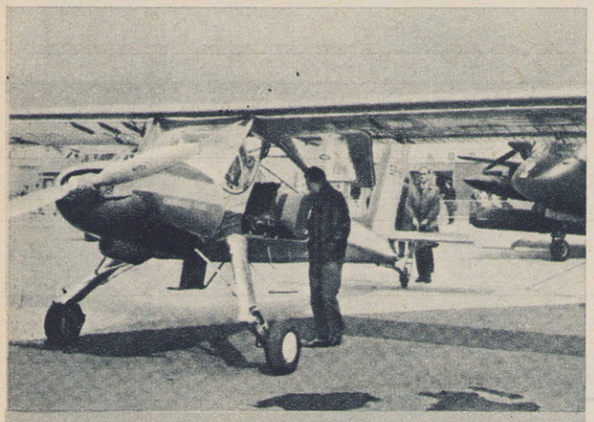
Według opinii moich pilotów na ostatnim odcinku trójkąta była strefa praktycznie bez termiki, niemożliwa do pokonania. O godzinie 15.00 nie było tam już żadnych wznoszeń i piloci, którzy osiągnęli tę strefę w znakomitym czasie, nie mogli wykorzystać swojej przewagi nad innymi, którzy do tego rejonu przylecieli znacznie później. Tak, na przykład, pilot Vergani choć dotarł do miejsca lądowania znacznie wcześniej od wielu innych pilotów — podzielił ich los i punkty.

Przy okazji chciałem powiedzieć, że zakaz używania radiostacji na bazie (jestem za wykluczeniem radionawigacji) jest bardzo niefortunny. My dlatego wysyłaliśmy „na wszelki wypadek" na trasę po jednym samochodzie z wózkiem pasującym do obu szybowców, a pozostałe dwa wozy pozostawały w rejonie Leszna w celu utrzymania łączności z pilotami i możliwości szybkiego dotarcia do nich w razie przymusowego lądowania. Staramy się bowiem, by nasi piloci, mimo kolejnych lądowań w terenach przygodnych, nie mieli w związku z tym zbyt wielu kłopotów. Jak dotąd nam się to udało.

(pejot)



Starty rozpoczęte. W kolejce do „Gawrona" czeka m. in. szybowiec czechosłowacki M-35 (na pierwszym planie), na którym startował Frantisek Matousek.



Wilga na eksport

Wśród eksponatów wielkiej wystawy lotniczej w Hanowerze (NRF), jaka odbyła się w dniach 26.IV. — 5.V.68, znalazły się również dwa polskie szybowce: SZD-30 „Pirat" i SZD-9-1E „Bocian" oraz jeden samolot PZL-104 „Wilga 32". Na zdjęciu: „Wilga" (z silnikiem Continental O-470) na terenach wystawowych.

Transport i komunikacja

● **Trzy** francuskie towarzystwa lotnicze: „Air France", „Air Inter" i UTA przewiozły w ubiegłym roku 6648 tys. pasażerów, o 12% więcej niż w roku poprzednim. Również o 12% wzrosła ilość sprzedanych pasażerokilometrów. Postęp jest jednak mniejszy niż w latach 1965 i 1966. Spadło również wykorzystanie miejsc pasażerskich z 57% na 55%.

● **W Kanadzie** nastąpił w ostatnich dwóch latach bardzo poważny wzrost ruchu lotniczego, bo aż o 50%. W roku 1967 w 39 największych portach lotniczych Kanady wykonano 4 037 749 startów i lądowań (3 316 740 w 1966 r.). Portem lotniczym o największym ruchu jest Toronto (93 tys. operacji), na drugim miejscu Montreal (89 tys.).

● **„Air Inter"** zamierza zainstalować na paryskim lotnisku Orly symulator lotu dla samolotu Fokker F-27 „Friendship". Samoloty tego typu stanowią podstawowy sprzęt tego towarzystwa.

● **BOAC** wyposażyły swoje samoloty typu VC-10 w nowego typu wycieraczki szyb w kabinie pilotów. Podnosi to bezpieczeństwo lotu, szczególnie w fazie podejścia do lądowania przy silnym deszczu. Samoloty BOAC VC-10 uzyskują rekordowe zapełnienia na trasie północnoatlantyckiej.

● **„Olimpic** Airways" zamierzają w lecie bieżącego roku uruchomić na okres próbny komunikację śmigłowcową pomiędzy Atenami, a wyspami na morzu Egejskim. Francuskie Zakłady Sud-Aviation wypożyczą w tym celu śmigłowce „Super Frelon" wraz z załogami i obsługą naziemną.

● **Senator** Case zgłosił w Senacie USA wniosek o wprowadzenie zakazu lotów naddźwiękowych samolotów pasażerskich nad lądem. Zakaz ten byłby uchylony po przeprowadzeniu w okresie dwóch lat prób i badań, które miałyby wykazać, że loty SST nad lądem nie wywołują szkód. Podobnym problemem zajmuje się komisja powołana przez Ministerstwo Komunikacji w NRF.

● **Furgonetka** powietrzna — samolot Short „Skyvan", seria 3, otrzymała świadectwo typu. Na samolot ten, wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe o mocy 715 KM każdy, złożono już 65 zamówień. Samoloty Short „Skyvan" utrzymują między innymi komunikację pomiędzy ośrodkami sportów zimowych w Alpach.

● **Pakistańskie** Linie Lotnicze PIA przewiozły w 1967 roku 955 tys. pasażerów. Wykorzystanie miejsc pasażerskich wzrosło z 63,7 do 70,2%.

KONSTRUKTORZY Z CHARKOWA

WŚRÓD eksponatów wszechzwiązkowej wystawy młodzieżowej twórczości technicznej, jaka w końcu ub.r. odbyła się w Moskwie, uwagę entuzjastów lotnictwa zwrócił na siebie samolot CHAI-20, zbudowany przez studentów Charkowskiego Instytutu Lotniczego.

W instytucie tym studenci budowali samoloty jeszcze przed wojną. W latach trzydziestych np. powstał CHAI-1, pierwszy w Europie samolot z wciąganym podwoziem. Po wojnie studenckie biuro konstruktorskie kontynuowało swą działalność. Pod kierownictwem W. Reszetnikowa zaprojektowano i zbudowano lekki samolot CHAI-17, z silnikiem motocyklowym. W roku 1960 CHAI-17 odbył pierwsze loty. Następnie powstał CHAI-19, a ostatnio — CHAI-20.

CHAI-20 jest wolnonośnym, jednosilnikowym dolnopłatem. Podwozie — stałe, trójkołowe. Konstrukcja drewniana, z fragmentarycznym użyciem tworzyw sztucznych. Ciężar całkowity — 500 kG. Silnik czechosłowacki M-332 o mocy 140 KM, umieszczony za kabiną pilotów, wyposażony jest w śmigło pchające.

Widoczność z kabiny — doskonała. Koła nie mają hamulców, lecz w celu ułatwienia kołowania kółko przednie zaprojektowano jako ruchome.

Rozpiętość skrzydeł — 10,44 m; powierzchnia — 10,2 m²; długość — 6,8 m: wysokość — 2,085 m; prędkość maks. — 270 km/h; prędkość lądowania — 77 km/h; prędkość wznoszenia 8,6 m/s; pułap — 8 600 m; rozbieg — 130 m; dobieg — 170 m.

Budową samolotu kierował inż. Wiktor Liusznin.

SZYBOWNICTWO

● **W Birrfeld** odbyły się w dniach 4—12 maja br. tegoroczne mistrzostwa szybowcowe Szwajcarii. Udział w mistrzostwach wzięło 12 pilotów w klasie standard i 16 w klasie otwartej. Rozegrano 4 konkurencje: trójkąt 128 km dla klasy otwartej i lot po trasie łamanej 150 km dla klasy standard; lot po trasie łamanej 212 km dla klasy otwartej i trójkąt 157 km dla standard; lot po trasie łamanej: 221 km dla klasy standard i 260 km dla otwartej; trójkąt 100 km dla obu klas. Mistrzem w klasie standard został Urs Bloch na „Elfe-S" — 2 929 pkt., zaś w klasie otwartej E. Ehrat na AN-66 — 3 914 pkt. W klasie standard latały szybowce: „Elfe-S" (2), „Elfe-S2" (1), „Elfe" (1), „Phoebus Aa" (1), „Phoebus A" (1), „Phoebus B" (1), Ka-6 (1), Ka-6E (3), „Foka" (1). W klasie otwartej: AN-66 (2), „Diamant" (6), „Cirrus" (1), „Elfe" (1), „Libelle" (3), „Phoebus C" (1), SHK (2).

● **FAI** wciągnęła na listę posiadaczy złotej odznaki z trzema diamentami siedmiu dalszych pilotów NRF. Są to (numery od 594 do 600): B. Rademacher, S. Kühn, W. Müller, M. Günther, E. Kauer, E. Knop i H. Froehlich.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Zgodnie** z postanowieniem Komisji Samolotowej Aeroklubu Szwajcarii, w marcu br. odbył się pierwszy tego rodzaju w Szwajcarii, w miejscowości Wangen, obóz treningowy pilotów akrobacyjnych przed nadchodzącymi mistrzostwami świata w akrobacji samolotowej (Magdeburg, sierpień br.). W obozie wzięło udział 12 pilotów, którzy mieli do dyspozycji 3 samoloty Zlin „Trener". Programem lotów treningowych kierował czechosłowacki trener. Podczas jednego z lotów ciężkiemu wypadkowi uległ uczestnik obozu, dr Hansheinz Imhof. Przypuszcza się, że przyczyn wypadku należy szukać w zbyt silnym działaniu ujemnych przyspieszeń na organizm pilota. W związku z tym — władze szwajcarskiego sportu samolotowego rozpatrują sprawę wnikliwszego niż dotychczas badania lekarskiego pilotów akrobacyjnych przed dopuszczeniem ich do wykonywania akrobacji.

● **Zrzeszenie** Pilotów Australijskich ogłosić ma w listopadzie br. konkurs na najlepszego pilota roku 1968. Aeroklub, względnie szkoła lotnicza, która wyszkoliła najlepszego pilota, otrzyma puchar przechodni i wysoką nagrodę pieniężną, która ma być wykorzystana na cele szkoleniowe.

● **Rząd** australijski ufundował 123 stypendia w celu wyszkolenia pilotów dla potrzeb lotnictwa cywilnego. O stypendia te ubiega się 1 345 osób.

● **W dniach** od 25.I. do 15.II. 1969 roku Francuzi organizują dalekodystansowy lot transafrykański. Samoloty wystartują z Aten, kierując się na Kair, Ouandija, Zakouma, Fort Lamy, Niamey, Dakar i do Maroka. Uroczyste zakończenie rajdu nastąpi w Teneryfie.

MILITARIA

● **W drodze** do Fairbanks (Alaska) — przeleciał nad Biegunem Północnym samolot turbośmigłowy „Atlantic" zachodnioniemieckiego lotnictwa morskiego. Lot miał na celu wypróbowanie systemów nawigacyjnych w szczególnie trudnych warunkach meteorologicznych Arktyki oraz zebranie doświadczeń przez poszczególnych członków załogi.

● **Lotnictwo** wojskowe Japonii otrzymało ostatnio 210 samolotów F-104J i 20 F-104DJ.

● **Australia** zamówiła w Stanach Zjednoczonych 24 samoloty o zmiennej geometrii skrzydeł F-111.

● **Lotnictwo** morskie NRF dysponuje obecnie 215 samolotami różnych typów.

● **Dania** zdecydowała się na zakup szwedzkich samolotów odrzutowych SAAB-35, które zastąpią używane obecnie amerykańskie myśliwce bombardujące F-100D i rozpoznawcze RF-84F. Ogółem zakupionych będzie w Szwecji 46 samolotów. Z konkurencji odpadły samoloty amerykańskie i francuskie.

● **Do roku** 1972 lotnictwo amerykańskie ma posiadać ogółem 2 332 samoloty, w tym: 13 grup samolotów F-4, 5 grup A-7, i 6 grup F-111, plus 25 procent maszyn rezerwowych. Liczba samolotów F-111 (o zmiennej geometrii skrzydeł) ma do tego czasu wynosić 583.

● **W. Brytania** i USA zbudują w kolonii brytyjskiej na terenie wysp Szeszele wspólną bazę wojskową oraz ośrodek badań kosmicznych.

● **W związku** z powtarzającymi się niepotwierdzonymi informacjami, jakoby zakłady FIAT zamierzały sprzedać Izraelowi 50 myśliwców odrzutowych, włoskie MSZ opublikowało komunikat stwierdzający, że „władze izraelskie nie zwróciły się do Włoch z propozycją zakupu jakichkolwiek samolotów".

● **Ministerstwo** Obrony NRF podało do wiadomości, że katastrofie uległ znów samolot wojskowy typu „Starfighter". Jest to 39 z kolei wypadek w NRF, a 79 w ogóle w świecie od roku 1961, kiedy po raz pierwszy oddano tego typu samoloty do eksploatacji w siłach zbrojnych różnych krajów NATO. Samoloty te określone zostały przez lotników jako „latające trumny".

SAMOLOTY KRAJU RAD

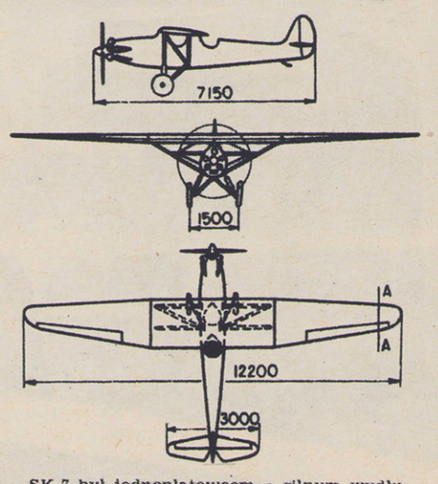
SK-4

PILOCI i mechanicy na centralnym lotnisku w Moskwie z zainteresowaniem przyglądali się jednego z letnich dni 1930 roku kołującemu na start małemu dwumiejscowemu samolocikowi. Zwracał on uwagę niespotykanym u tego rodzaju maszyn, niemal szybowcowym wydłużeniem skrzydeł, jak również oryginalnymi osłonami cylindrów niewielkiego silnika i ogólną elegancją wykończenia.

Opracowując projekt tego samolotu, który otrzymał nazwę SK-4, młody inżynier i zarazem pilot szybowcowy Siergiej Korolew dążył do osiągnięcia przy maksymalnej prostocie konstrukcji najkorzystniejszego stosunku ciężaru maszyny do mocy silnika i maksymalnego czasu trwania lotu. Próby dowiodły, że konstruktor osiągnął w zasadzie swój cel. Z silnikiem o mocy 60 KM samolot rozwijał prędkość do 160 km/h (przy prędkości lądowania 68 km/h) i mógł się utrzymywać w powietrzu, bez uzupełniania paliwa, prawie 12 godzin.

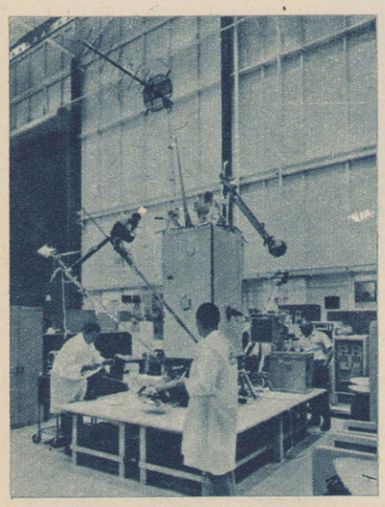
SK-4 był zastrzałowym górnopłatem. Dwudźwigarowe skrzydła o powierzchni 15,36 m² były silnie wydłużone. Konstrukcja całości — drewniana. Ciężar własny samolotu nie przewyższał 335 kG.

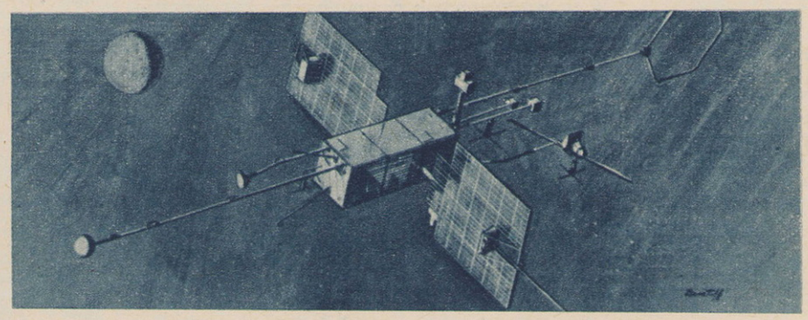
Nieco później Korolew, przyszły sławny konstruktor statków kosmicznych, opracował projekt wielkiego „motoszybowca" SK-7 z silnikiem o mocy 100—120 KM. Z pełnym obciążeniem maszyny tego typu miały startować na holu za samolotem. W locie prostym, przy niewielkiej prędkości, wystarczałaby całkowicie moc silnika M-11.



SK-7 był jednopłatowcem o silnym wydłużeniu skrzydeł. Kabina mieściła 6 osób. Konstrukcja — drewniana. Według założeń Korolewa — SK-7 przy obciążeniu 860 kG miał osiągać prędkość do 150 km/h. Samolot budowany był w Instytucie Naukowo-Doświadczalnym Lotnictwa Cywilnego, lecz ze względów niezależnych od konstruktora nie został ukończony.

Na rysunku i zdjęciu: Samolot SK-4.





SZTUCZNY SATELITA OGO

Wśród sztucznych obiektów krążących w Kosmosie na wyróżnienie swego rodzaju zasługuje OGO (orbitalne obserwatorium geofizyczne). Satelita ten służy wielu uczonym z różnych krajów, stąd też ma międzynarodowe znaczenie. Na zdjęciach — z lewej satelita OGO-3 (C) podczas prób naziemnych, a z prawej — OGO-4 (D) narysowany w położeniu roboczym. Na pokładzie dwóch satelitów serii OGO zainstalowano między innymi oprzyrządowanie francuskie do pomiarów widma zorzy polarnej oraz aktywności Słońca. Warto podać, że czas pracy OGO-1 wynosił 250 tys. godzin, a przyszłego OGO-5 ma być zwiększony do 650 tys. godzin. Orbita tego satelity ma wynosić 400/147 000 km.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Dwa nowe satelity z serii „Kosmos" wyrzucono z terenu ZSRR w dniu 12 czerwca. Są to satelity naukowo-badawcze, oznaczone numerami 225 i 226. Orbita pierwszego sputnika wynosi 530/257 km, a drugiego 650/603 km.

Miesięcznik radziecki „Awiacja i Kosmonawtika" obchodzi w roku bieżącym 50-lecie swej działalności. Czasopismo powstało w lipcu 1918 roku jako „Wiestnik Wozdusznogo Flota", służąc wiernie rozwojowi i problemom lotnictwa wojskowego Kraju Rad. Od 1957 roku przyjęło obecną nazwę, włączając do swej bogatej tematyki kosmonautykę.

*

Zgodnie z umową podpisaną w styczniu bieżącego roku, Francja i NRF zbudują wspólnie satelitę telekomunikacyjnego „Symphonie". Przewidywany start w latach 1971—72, przy wykorzystaniu pojazdu rakietowego „Europa-II".

*

Dziewięć nowych rakiet sondażowych typu „Veronique" 61.M przygotowano we Francji. Rakiety te wystartują w ciągu roku 1969. Nowa rakieta wystawiona była na niedawnym salonie lotniczym w Hanowerze.

*

Dwustopniowa rakieta sondażowa „Black-Brant IV", produkcji kanadyjskiej, wystartowała w maju do lotu doświadczalnego, unosząc wyposażenie naukowo-badawcze przyszłego satelity „Alouette-III". Start nastąpił z ośrodka NASA w Wallops Island. „Black-Brant IV" ma długość całkowitą 11,3 m i ciężar 1 400 kG.

*

Kalendarz lotów statku „Apollo" ułożono ostatecznie (?) w sposób następujący:

Apollo-A — był to pierwszy start rakiety „Saturn V", 9 listopada 1967 r.

Apollo-B — lot odbył się 22 stycznia br.

Apollo-C — pierwszy lot załogowy (Schirra — dowódca) przy użyciu „Saturna 1 B", który ma nastąpić jesienią roku bieżącego. W programie przewidziane spotkanie z członem pojazdu S-IV B.

Apollo-D — pierwszy lot załogowy przy użyciu rakiety „Saturn-V" (Mc Divitt — dowódca), przewidziany w październiku br.

Apollo-E — 10—14-dniowy lot orbitalny (na orbicie o apogeum 7 400 km). Przypuszczalny termin — kwiecień 1969 r.

Apollo-F — lot wokół Księżyca bez lądowania.

Apollo-G — lot, którego celem będzie Srebrny Glob. Połowa 1969 r.

*

W Kiruna, szwedzkim ośrodku sondażowym, wyrzucono w maju i czerwcu serię rakiet typu „Centaure" i „Arcas". Osiągane wysokości 70—120 km. Prowadzone były badania związane z różnymi zjawiskami fizycznymi kręgu polarnego.

*

Nowy radioteleskop francuski, przeznaczony do śledzenia sztucznych satelitów, jest w stanie wykrywać je z odległości 4 000 km z dokładnością do plus—minus 3 m.

*

W teksaskim mieście Houston (USA) ma powstać Lunar Science Institute — instytut nauk księżycowych (w wolnym tłumaczeniu).

*

COMSAT (cywilne towarzystwo telekomunikacyjne) obchodzi pięciolecie swej działalności. Sztuczny satelita „Early Bird" wyrzucony w roku 1965, był pierwszym kosmicznym obiektem towarzystwa. W chwili obecnej COMSAT wykorzystuje dwa satelity stacjonarne — nad Atlantykiem i dwa nad Pacyfikiem. Satelity te pracują na 240 kanałach każdy, przenosząc sygnały dla potrzeb radia, telewizji, telefonu i telegrafu. Na pięć wyrzuconych dotąd satelitów, jeden nie spełnił swych funkcji. W końcu roku bieżącego działać będzie na całej kuli ziemskiej 200 stacji naziemnych, a w roku przyszłym planowane jest umieszczenie na orbitach ziemskich nowej generacji satelitów typu „Intelsat-3" o „pojemności" 1 200 kanałów.

Wspólne doświadczenia państw socjalistycznych w badaniu Kosmosu

W dniach od 10 do 14 czerwca w Moskwie odbyła się narada uczonych i specjalistów szeregu krajów socjalistycznych, współpracujących w dziedzinie badań kosmicznych (grupa robocza w zakresie fizyki kosmicznej). W naradzie wzięli udział uczeni i specjaliści z Bułgarii, Czechosłowacji, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR.

Uczestnicy narady rozpatrzyli stan wykonania protokołów przyjętych w kwietniu 1967 r., skonkretyzowali robocze programy realizacji tych protokołów i rozpatrzyli szereg problemów związanych z przeprowadzeniem zaplanowanych eksperymentów, a także z przetworzeniem i analizą ich rezultatów.

W toku narady przedyskutowano także ogólne perspektywy rozwinięcia współpracy krajów socjalistycznych w dziedzinie fizyki Kosmosu. W szczególności rozpatrzono wstępnie niektóre nowe propozycje wspólnych doświadczeń związanych z badaniem przestrzeni kosmicznej.

„SNIPE" I „VICTOR"

W kwietniu br. minęła 50 rocznica utworzenia RAF — Królewskich Powietrznych Sił Zbrojnych. Sformowane one zostały 1 kwietnia 1918 roku, na mocy decyzji rządu Wielkiej Brytanii — wyodrębnienia jednostek lotniczych armii lądowej i marynarki i stworzenia z nich samodzielnego rodzaju broni. W ramach uroczystości, związanych z tą rocznicą, Anglicy urządzają m. in. pokazy (również w locie) historycznych już dzisiaj samolotów, oczywiście zrekonstruowanych przez lubujących się w tego rodzaju czynnościach wyspiarzy. Na zdjęciu wyżej: Myśliwiec Sopwith „Snipe" i jego — zgodnie z warunkami sprzed 50 lat — ubrany pilot, na tle bombowca odrzutowego Handley-Page „Victor" i jego pilota.

Agencja TASS donosi...

JAK z reguły rozpoczyna się każda wiadomość o wprowadzeniu na orbitę ziemską nowego radzieckiego sztucznego satelity z serii „Kosmos". Osiemnastego czerwca z terenu ZSRR wyrzucono najnowszego „Kosmosa", oznaczonego już numerem 227. Krąży on po orbicie eliptycznej 281/194 km, stosunkowo „blisko" Ziemi. Satelita kontynuuje gigantyczny program naukowo-badawczy. Przypomnieć warto, że „Kosmosy" mają ogromną literaturę, są obserwowane przez wszystkie stacje astronomiczne na świecie, że zawsze wzbudzają sensację swoimi odkryciami, że niektóre typy wracają na Ziemię, a inne pełnią czujną straż pogody przekazując informacje każdemu, kto tylko zechce z nich korzystać, a przede wszystkim światowej sieci meteorologicznej.

Jeśli tempo startów „Kosmosów" nie osłabnie, to w roku przyszłym ćwierć tysiąca radzieckich sputników serii „Kosmos" będzie miało swój jubileusz.

SŁAWNI LOTNICY

JEDEN z czołowych pilotów francuskich okresu międzywojennego, Rene Lefevre urodził się w 1903 r. Rozpoczął on służbę wojskową w charakterze obserwatora w 34 Pułku Lotniczym stacjonującym w Bourget. Był to rok, kiedy lotnictwo znajdowało się w okresie przezbrojenia z samolotów produkowanych jeszcze pod koniec pierwszej wojny światowej na maszyny nowszego typu

W czerwcu 1929 r. Rene Lefevre wraz z dwoma kolegami, również pilotami — Assolant i Loti pokonał Atlantyk z zachodu na wschód. Był to pierwszy francuski przelot nad północnym Atlantykiem. Francuzi udowodnili, że przelot ponad Atlantykiem z zachodu na wschód jest o wiele łatwiejszy niż w przeciwnym kierunku. Wspomniani piloci dokonali lotu na samolocie typu Bernard z silnikiem Hispano Suiza o mocy 600 KM. Start załogi na tej maszynie („Żółty Ptak") nastąpił w Old Orchard (Stany Zjednoczone AP), a lądowanie po około 29 godzinach w Santander (Hiszpania). Lotnicy pokonali odległość około 5 300 km

Rene Lefevre

Przelot nad Atlantykiem przyniósł lotnikom francuskim dwa rekordy: jeden czysto lotniczy dotyczący czasu lotu, drugi natomiast rekord związany był z przewiezieniem pierwszego pasażera transatlantyckiego. Otóż nad oceanem załoga „Żółtego Ptaka", dokonująca rekordowego lotu, stwierdziła ze zdumieniem, że oprócz nich na pokładzie maszyny znajduje się pasażer na gapę. Tym pasażerem okazał się Amerykanin Arthur Schreiber, który przed startem samolotu niepostrzeżenie ulokował się w ogonowej części kadłuba.

Sprytni piloci francuscy zaskoczyli jednak wścibskiego Amerykanina. Po prostu zmusili go do podpisania zredagowanej nad Atlantykiem umowy, w której zapewnili sobie połowę wszystkich wpływów, jakie Schreiberowi mogą przypaść z tytułu honorariów prasowych i innych relacji o przelocie.

Rene Lefevre przebywał w sierpniu 1929 r. w Polsce Przyjęty został wówczas przez dowódcę Lotnictwa Polskiego gen. Ludomiła Rayskiego, który udekorował go honorową odznaką polskiego pilota wojskowego. W pierwszych latach trzydziestych dokonał przelotów: Paryż — Madagaskar oraz Paryż — Sajgon. W okresie minionej wojny walczył jako pilot bombowy W latach powojennych pracował w towarzystwie lotniczym „Air France". Jest pułkownikiem rezerwy. Ma szereg wysokich odznaczeń. Jego żona jest z pochodzenia Polką. Wiosną 1965 r. bawił w Polsce po raz drugi.

(m)

ZE ŚWIATA MAŁEGO LOTNICTWA

PIĘĆ lat temu ukazała się w naszym wydawnictwie książka Wiesława Schiera, pod tytułem „Miniaturowe lotnictwo" — część druga. Obecnie otrzymaliśmy drugie wydanie, znacznie rozszerzone tej interesującej pracy.

Tom drugi „Miniaturowego lotnictwa" przeznaczony jest dla zaawansowanych modelarzy, którzy mają zamiar zająć się projektami własnych konstrukcji, którzy szukają nowych rozwiązań i których pasjonują modele redukcyjno-latające, czyli kopie prawdziwych maszyn.

Wznowiona książka Schiera jest potężnym, o 444 stronicach tomem, zaopatrzonym ponadto w doskonale opracowany (ale źle niestety wydrukowany) plan modelu RWD-5, którym to Autor ustanowił dwa rekordy krajowe w kategorii radiomodeli. Bogactwo zebranego materiału w książce czyni, że jest to lektura nie na jeden wieczór. Autor zapoznaje Czytelnika z dokumentacją i sposobami jej wykonywania, omawia zasadnicze rozwiązania konstrukcyjne, poświęca osobne rozdziały modelom na uwięzi, zdalnemu kierowaniu, modelom szybowców, modelom odrzutowców, w tym szeroko opisuje modele z tzw. napędem tunelowym, dalej modele gumówek i wiropłatów. Książkę uzupełniają liczne porady i tablice pomocnicze niezbędne w praktyce młodego konstruktora.

W nowym wydaniu książki znaleźliśmy bardzo dużo nowych fotografii i rysunków, nie mówiąc o nowych, bądź rozszerzonych rozdziałach (np. o szybowcach czy radiomodelach). Schier jest wielkim miłośnikiem modeli samolotów redukcyjno-latających, stąd też i w książce wyraźna tendencja do tej klasy modeli. Konstruktor-modelarz, który szukałby rozwiązań czysto funkcjonalnych, niewiele ich znajdzie w omawianej książce. Ale tytuł wyraźnie określa jej przeznaczenie. W sumie otrzymaliśmy cenną pozycję, której mogą nam pozazdrościć modelarze innych państw. Książka otrzymała bardzo dobrą okładkę (autor — Witold Chmielewski), staranną szatę graficzną wnętrza i plastykową oprawę. Cena książki 50 zł. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1968.

★

Modelarze w Szwecji dysponują obecnie dwoma typami silników własnej produkcji. Jeden ma ciąg 1,5 kG, czas spalania 0,35 s i opóźnienie 5 s; drugi ma maksymalny ciąg 0,36 kG, czas spalania 1,4 s i opóźnienie 4 s. Warto podać, że dotąd modelarze szwedzcy wykorzystywali tylko silniki produkcji amerykańskiej.

★

M. Bonnet (Francja) zbudował model na uwięzi samolotu naddźwiękowego „Concorde". Całkowicie balsowa konstrukcja modelu wykonana została w skali 1:25 i ma rozpiętość — 1 020 mm, długość — 2 250 mm i ciężar — 3 800 G. Obciążenie jednostkowe płaszczyzn nośnych wynosi 70 G/dcm². Model napędzany jest tylko jednym silnikiem odrzutowym (pulsacyjnym) „Minijet" o ciągu 1 200 G. Podczas prób model osiągnął prędkość 100 km/h.

★

W Austrii i Niemczech istnieje aktualnie „moda" na duże szybowce latające na zboczu i zdalnie kierowane. Nowe modele mają rozpiętość 3-4 m, a niektóre konstrukcje osiągają maksymalne, zastrzeżone przepisami FAI rozmiary sięgające 5 m rozpiętości oraz 5 kG ciężaru. Budowa dużych modeli ma czyste zalety aerodynamiczne, chociaż wymagania wytrzymałościowe i materiałowe poważnie wzrastają.

★

Podczas tegorocznych wielkanocnych zawodów szybkich modeli zdalnie kierowanych, które odbyły się w Harsewinkel (NRF), ustalono nieoficjalny, nowy rekord międzynarodowy w tej kategorii. Radiomodel W. Schönfelda osiągnął prędkość na 100 m bazie — 320 km/h. Można podać, że oficjalny rekord należy jeszcze do Amerykanina Maynard Hill'a — 225,55 km/h. Rekordowy model przypomina układem swym konstrukcje uwięzione. Ma około 1 m rozpiętości skrzydeł i 1,1 długości kadłuba. Model jest napędzany silnikiem Super-Tigre 60. Aparatura radiowa Simprop-Digi (2 plus 1).

★

Szybowce również uczestniczą w konkurencjach prędkościowych. Radiomodel konstrukcji Niemca W. Schumachera osiągnął w 1967 roku prędkość 125,445 km/h Miał on rozpiętość skrzydeł — 1 065 mm przy ich powierzchni 13,67 dcm² i powierzchni usterzenia 3,25 dcm².

★

Międzynarodowa Komisja modelarstwa — CIAM przeprowadziła w Hirzenhein (NRF) w kwietniu roku bieżącego kurs dla komisarzy sportowych. Miał on charakter międzynarodowy. W kursie uczestniczyło 41 osób z 17 krajów. Celem kursu było między innymi ujednolicenie sposobu punktacji lotów radiomodeli.

★

Nowy rekord krajowy Francji w kategorii modeli na uwięzi (pojemność skokowa cylindra 5 cm³) ustanowił Derosier, którego model osiągnął prędkość 255 km/h.

★

Dziewiąte mistrzostwa USA modelarstwa rakietowego odbyły się w sierpniu roku ubiegłego w miejscowości Mankato. Udział w trzydniowej imprezie wzięło 74 zawodników. Honorowym gościem zawodów był Czechosłowak-modelarz Jaroslav Broz, który został zaproszony specjalnie na tę imprezę do Stanów przez jedną z wytwórni prefabrykatów i silników rakietowych. W kategorii modeli rakiet startujących na długotrwałość najlepszy wynik wynosił 7 min 39 s, w kategorii rakietoplanów 3 min 26 s, w kategorii modeli redukcyjnych zwycięstwo odniósł model rakiety „Tomahawk" osiągając wysokość 220 m.

★

O naukowym projektowaniu szybkich modeli na uwięzi z wykorzystaniem pomiarów tunelowych informuje jeden z ostatnich zeszytów „Krylia Rodiny". Wyniki takiej metody są bardzo zachęcające, a ostateczny projekt charakteryzuje się krótkim stosunkowo kadłubem. Zwiększenie prędkości nawet o 1,5 km/h jest opłacalne tym bardziej że około 60 proc. mocy zespołu śmigło-silnikowego pochłania opór linek uwięzi.

★

Redakcja miesięcznika „Krylia Rodiny" ustanowiła w roku bieżącym cenne nagrody dla sportowców lotniczych poszczególnych dyscyplin. Modelarze otrzymują dwie nagrody: jedną za najlepszy wynik w kategorii radiomodeli, uzyskany przy wykorzystaniu aparatury krajowej i jedną dla najlepszego mechanika zespołu „walki powietrznej" (modele na uwięzi).

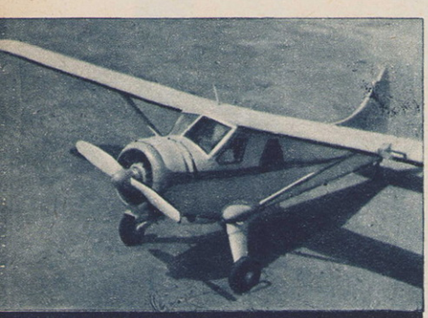
★

Dużym uznaniem konstruktorów małego lotnictwa cieszą się silniki węgierskie „Moki", produkowane w różnych wersjach: S3-2,5 cm³, S4-5 cm³ i S5-10 cm³.

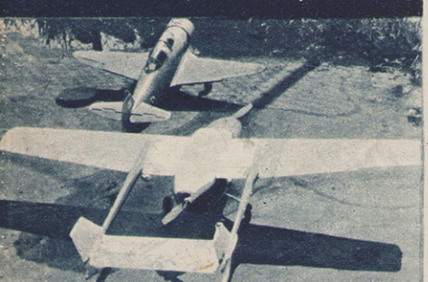
★

Tegoroczne mistrzostwa świata mikromodeli odbędą się w Rzymie, w dniach 3-6 października, pod kopułą Pałacu Sportów. Wysokość hali wynosi 36 m, a średnica ponad 50 m. Groźnymi rywalami w tej konkurencji są jak na razie Rumuni, Węgrzy i Niemcy.

P. E.



Makieta samolotu kanadyjskiego De Havilland „Beaver", Stanisława Sokoła (Aeroklub Śląski).



Wyżej Cessna-336 Jana Kaźmierczaka i Jak-11 Bernarda Lipertowskiego (obaj z Aeroklubu Śląskiego). Niżej Westland „Whirlwind" Jana Kuszilka (Aeroklub Krakowski).

TRZECI SOSNOWIECKI TYDZIEŃ MAŁEGO LOTNICTWA

TRADYCYJNA impreza sosnowiecka, która odbyła się w dniach 15 — 19 maja na torze modelarskim Parku Kultury Fizycznej, stanowi wiosenny przegląd osiągnięć modelarzy we wszystkich klasach modeli na uwięzi. Przez okres 5 dni rozgrywano codziennie jedną konkurencję, poczynając od modeli szybkich, a kończąc na makietach latających.

Omówmy kolejno osiągnięte rezultaty:

W klasie F2A modeli szybkich wyniki należy uznać za niezbyt wysokie, aczkolwiek w stosunku do roku ubiegłego zaznaczył się pewien postęp. Przypominamy, że wynik zwycięzcy Tygodnia Sosnowieckiego z r. ub. wynosił 202,24 km/h, identyczny wynik osiągnął mistrz Polski w r. 1967, natomiast w roku bieżącym zwycięzca — Stanisław Skotniczny — osiągnął 215,5 km/h przy zastosowaniu rury rezonansowej. W klasie modeli szybkich liczy się u nas tylko dwóch zawodników: Skotniczny i Rachwał, natomiast wyniki pozostałych są znacznie słabsze.

Stanisław Skotniczny ze zwycięskim modelem.

Zawody w walce powietrznej — klasa F2D — były niestety parodią tej bardzo widowiskowej konkurencji ze względu na nierówny poziom startujących zawodników. Cięcia taśmy w czasie całej konkurencji można było policzyć na palcach jednej ręki.

W klasie F2B modeli akrobacyjnych walka o pierwsze miejsca rozegrała się między „żelazną" od kilku lat czołówką: Ostrowski — Walaszczyk — Kraszewski — Kazimierowski, przy czym Ostrowski okazał się jak zwykle bezkonkurencyjny, a małe przetasowanie nastąpiło na dalszych trzech miejscach.

W wyścigu zespołowym — klasa F2C — systematyczny postęp wykazuje warszawski zespół: Jan Rosiński i Antoni Sulisz, który w bieżącym roku uzyskał wynik poniżej 5 minut w półfinale i poniżej 9 minut w finale. Jest to rezultat pozwalający snuć dobre prognozy odnośnie startu tego zespołu na tegorocznych Mistrzostwach Świata w Finlandii. Z satysfakcją można odnotować stały postęp i nowatorstwo techniczne w modelach tego zespołu; m. in. po raz pierwszy w kraju zastosowano z powodzeniem śmigła z włókna szklanego, wzmacnianego żywicą epoksydową, wykonane według oryginalnej technologii konstruktorów.

Imprezę zakończyła konkurencja makiet latających. Na pierwszych miejscach uplasowali się swymi świetnymi modelami: Jerzy Ostrowski (Jak-18) i Jan Kuszilek (Westland „Whirlwind"); jak już wiemy, zawodnicy ci w kilka dni później potwierdzili swój wysoki poziom, zdobywając dwa pierwsze miejsca na Kryterium Europy w Czechosłowacji. Niespodzianką było nieco niższe, bo czwarte miejsce faworyta Janusza Koczkodaja, któremu tym razem trochę gorzej się powiodło i został on wyprzedzony przez Artura Paciorka z modelem PZL P-1 — mocno już „sfatygowanym", ale zarabiającym punkty na ewolucjach w locie dzięki swej zwrotności i umiejętnościom pilotażowym zawodnika.

Zwycięzcy we wszystkich klasach modeli nagrodzeni zostali pucharami przechodnimi oraz nagrodami przedmiotowymi, które ufundowały sosnowieckie zakłady pracy.

W sumie imprezę należy ocenić jako udaną. Na przyszłość należałoby może pomyśleć o przesunięciu terminu, gdyż bardzo kapryśna majowa pogoda tradycyjnie już sprawia zawodnikom i organizatorom sporo kłopotów.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

Co, gdzie, kiedy - w małym lotnictwie

SPÓŁDZIELCZOŚĆ MIESZKANIOWA ZORGANIZOWAŁA ZAWODY

9 czerwca odbyły się na lotnisku w Piastowie (zdjęcie wyżej) III Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Ich otwarcia dokonali: wiceprezes urzędujący Aeroklubu Radomskiego — pil. Zdzisław Stróżewski i przewodniczący Rady Nadzorczej Radomskiej Spółdzielni Mieszkaniowej — Janusz Piotrowski. Aeroklub ten i RSM były głównymi organizatorami imprezy, na którą przybyło 156 zawodników, stanowiących 15 ekip. Centralny Zarząd Spółdzielczości Mieszkaniowej reprezentowała na zawodach dyrektor biura — Eugenia Dziarnowska, zaś Aeroklub PRL — zastępca szefa działu kół lotniczych i modelarstwa, Bernard Konicki.

Deszcz uniemożliwił osiągnięcie dobrych wyników, odstraszył także wielu sympatyków lotnictwa, których w Radomiu nie brakuje. Niemniej impreza spełniła swe zadanie, będąc wymownym świadectwem troski spółdzielców o rozwój lotniczych zainteresowań młodzieży. W kraju działa ok. 50 modelarni spółdzielczych. Znaczna ich część cieszy się poważnymi osiągnięciami.

A oto końcowa klasyfikacja indywidualna:

Kategoria modeli A1/2 I miejsce — Zenon Białkowski, RSM Radom; II — Jerzy Jaworski, także z Radomia; III — Czesław Lichota, Łowicz.

Kategoria modeli A1/2 I miejsce — Płock; II — Ryszard Masiewicz, Chełm; III — Piotr Góral, Warszawa.

Modele silnikowe (1 cm³). I — Witold Kapczyński, Łódź; II — Jan Adamczewski, Chełm; III — Ryszard Górski, Grodzisk.

Zespołowo po wszystkich trzech konkurencjach pierwsze miejsce zdobyła spółdzielnia mieszkaniowa w Chełmie Lub., przed łódzkim „Lokatorem" i „Budowlanymi" z Bydgoszczy. Na czwartej pozycji uplasowali się gospodarze.

(ram)

Foto: Zbigniew Ramotowski

O PUCHAR MDK - WROCŁAW

2 czerwca na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego odbyły się zawody modeli latających, zorganizowane przez Młodzieżowy Dom Kultury we Wrocławiu. Inicjatorem zawodów był instr. Józef Benedikt, znany modelarz wyczynowy i wychowawca młodzieży lotniczej. Celem zawodów było zorganizowanie imprezy dla modelarzy do 13 lat w klasie „Jaskółka" i dla starszych, do 16 lat w klasach A-1 i w klasie silnikowej 1 cm³. Młodzież modelarska stawiła się na lotnisku w liczbie 85 zawodników. Osiągnięto wyniki:

„JASKÓŁKI":

1. Edmund Strugalski — LZN — 262 pkt.
2. Zygmunt Paprocki — LZN — 208 pkt.
3. Henryk Napora — MDK I — 152 pkt.

SZYBOWCE A-1:

1. Jacek Spiridonow — SP 107 — 249 pkt.
2. Marek Zieliński — SP 15 — 152 pkt.
3. Zygmunt Kuczyński — LZN — 133 pkt.

SILNIKÓWKI 1 CM³

1. Ryszard Cybulski — SP 15 — 420 pkt.
2. Tadeusz Walkowiak — MDK — 291 pkt.

Warto nadmienić, że w klasie „Jaskółek" prowadzono także punktację zespołową. Puchar otrzymała ekipa LZN — 567 pkt.

Jerzy Kaczorek

GDAŃSZCZANIE NAJLEPSI

W miesiącu maju 40-lecie pracy obchodziła I Harcerska Drużyna Lotnicza im. gen. Henryka Dąbrowskiego z Poznania. Punktem kulminacyjnym obchodów były Harcerskie Zawody Modeli Latających, w których startowało kilkanaście ekip — reprezentacji drużyn lotniczych. Puchar zdobyli harcerze z modelarni przy Młodzieżowym Domu Kultury w Gdańsku. W przyszłym roku podobne zawody odbędą się w Gdańsku, a organizatorem będzie Krąg Instruktorów Popularyzacji Lotnictwa przy Komendzie Gdańskiej Chorągwi ZHP.

Zygmunt Reszka

SĄ JUŻ ODZNAKI DLA CZŁONKÓW KL

P O dość długim oczekiwaniu rozesłana została do aeroklubów regionalnych pierwsza partia odznak kół lotniczych w ilości 5 000 sztuk. Całość tegorocznego nakładu wyniesie 20 000, co w pełni zabezpieczy bieżące potrzeby. Są już gotowe książki pracy koła, a lada dzień spodziewana jest dostawa legitymacji, których brak odczuwamy już od kilku miesięcy. Począwszy od przyszłego roku uczestnicy imprez masowych otrzymywać będą efektowne dyplomy, których projekty już opracował pan Rumiński — plastyk warszawski.

Na nowy rok szkoleniowy Wydział Kół Lotniczych i Modelarstwa przygotowuje szczegółowy program wyszkolenia modelarskiego oraz tzw. mały kodeks sportowy.

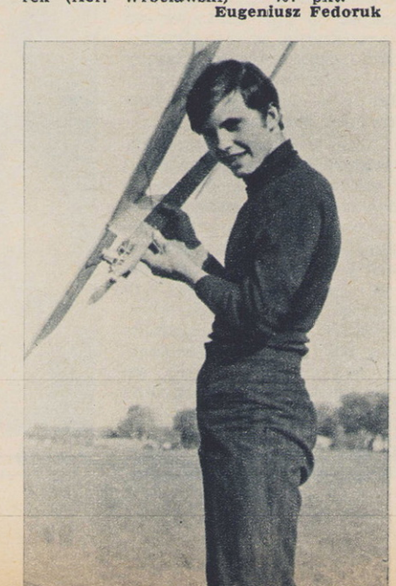
Z. S.

MAJOWE ZAWODY W ZIELONEJ GÓRZE

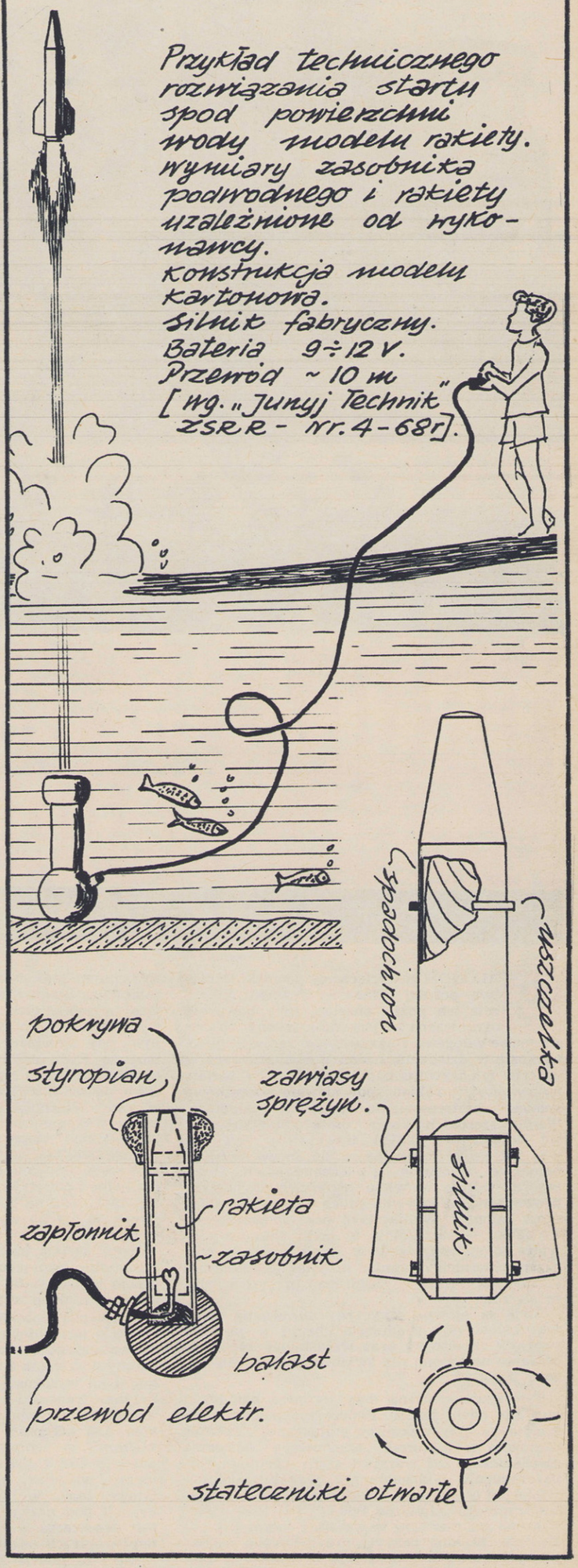
12 maja na lotnisku w Żarach odbyły się ogólnopolskie zawody modeli latających. W imprezie wzięło udział 70 zawodników, reprezentantów z 17 aeroklubów regionalnych. Gospodarzem zawodów był Aeroklub Ziemi Lubuskiej, a kierownikiem imprezy, wiceprezes AZL — Zdzisław Konik.

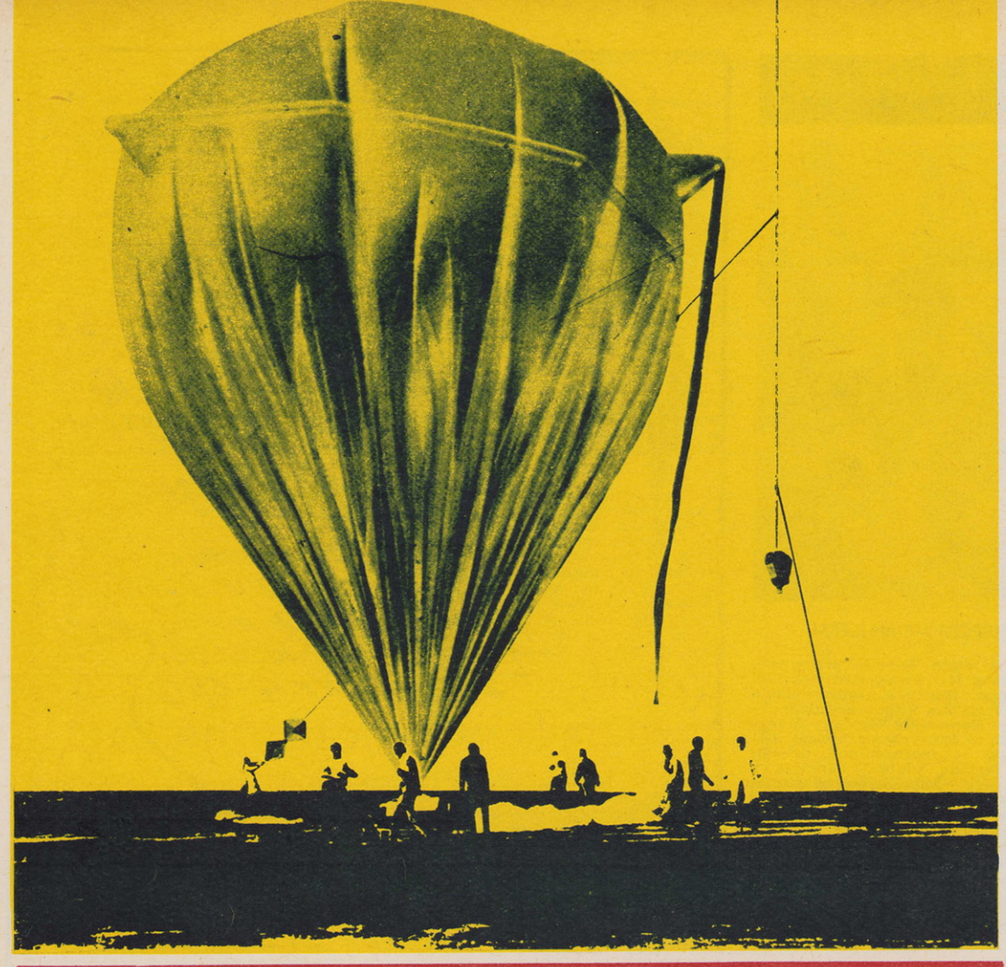
A oto najlepsi zawodnicy. W kategorii F-1 A: 1. Stanisław Kotoliński (Aer. Bydgoski) — 1 148 pkt.; 2. Engelbert Stebel (ROW) — 1 059 pkt.; 3. Ryszard Janik (Aer. Jeleniogórski) — 982 pkt. Kategoria F-1 B: Franciszek Gluza (Aer. Śląski) — 1 001 pkt.; 2. Norbert Parucha (Aer. Opolski) — 978 pkt.; 3. Lech Kierzkowski (Aer. Ziemi Lubuskiej) — 970 pkt. Kategoria F-1 C: 1. Marian Małecki (Aer. Poznański) — 971 pkt.; 2. Gabriel Grabarkiewicz (Aer. Wrocławski) — 882 pkt.; 3. Jerzy Kaczorek (Aer. Wrocławski) — 707 pkt.

Eugeniusz Fedoruk



START SPOD WODY





DRUGA MŁODOŚĆ BALONÓW

dr inż. JACEK WALCZEWSKI

BALONOM zawdzięczamy początki lotnictwa, później jednak — w wieku XX — rola ich poza sportem była poważnie ograniczona. Wprawdzie balony stratosferyczne załogowe i bezzałogowe zapisały piękną kartę w dziedzinie badań wysokościowych w okresie międzywojennym, jednakże po wojnie pojawienie się rakiet spowodowało początkowo spadek zainteresowania techniką balonową. Wśród szerokich rzesz osób, interesujących się lotnictwem, balon traktowany był nawet jak relikt muzealny, a do spraw techniki balonowej odnoszono się z lekceważeniem. Tymczasem jednak w wielu ośrodkach fachowych prowadzono intensywne prace nad udoskonaleniem balonów. Wyniki tych prac spowodowały, że balon — szczególnie w pełni zautomatyzowany balon bezzałogowy — staje się znów wyrazem ostatnich osiągnięć techniki współczesnej i odgrywać będzie w najbliższej przyszłości doniosłą rolę.

Dwie są główne przyczyny odrodzenia techniki balonowej: osiągnięcia chemii w zakresie tworzyw sztucznych oraz wzrastające zapotrzebowanie na balony dla światowego systemu dozoru pogody.

Tworzywa sztuczne dały technice balonowej zupełnie nową szansę. Poprzednio powłoki wykonywane były z tkaniny gumowanej. Tkanina stanowiła tu materiał, przenoszący obciążenia mechaniczne, zaś warstwa gumy spełniała rolę uszczelnienia, oddzielała gaz, wypełniający powłokę, od otaczającej atmosfery. W balonie stratosferycznym „Gwiazda Polski" z r. 1939 wykonano po raz pierwszy te warstwy całkowicie oddzielnie: tkaninę pokryto przygotowaną osobno błoną gumową o grubości 26 mikronów z tolerancją 2 mikronów (wynalazek fabryki „Sanok"). Następnym logicznym krokiem było usunięcie całkowicie tkaniny, a nadanie błonie uszczelniającej odpowiednich własności wytrzymałościowych. Stało się to możliwe w okresie powojennym, gdy zrealizowano produkcję folii polietylenowej. Folia polietylenowa grubości np. 25 mikronów posiadała ciężar powierzchniowy 25 gramów na m² i wytrzymałość na rozrywanie 0,9 kG/mm². Własności te pozwoliły na budowę balonów wykonanych całkowicie z folii, przy czym podnoszono stopniowo wytrzymałość folii na rozciąganie, tak, że wkrótce osiągnęła ona wartość rzędu 2 kG/mm². Pierwszą znaną konstrukcją balonu polietylenowego był balon „Skyhook" z r. 1947; miał on pojemność 6000 m³ i unosił ładunek 30 kG na wysokość 30 km. Zastosowano równocześnie nowe rozwiązania w konstrukcji balonu: kształt powłoki „gruszkowaty", dający minimalne naprężenie obwodowe oraz przenoszenie naprężeń od ładunku użytecznego przez taśmy, wklejone w powłokę balonu.

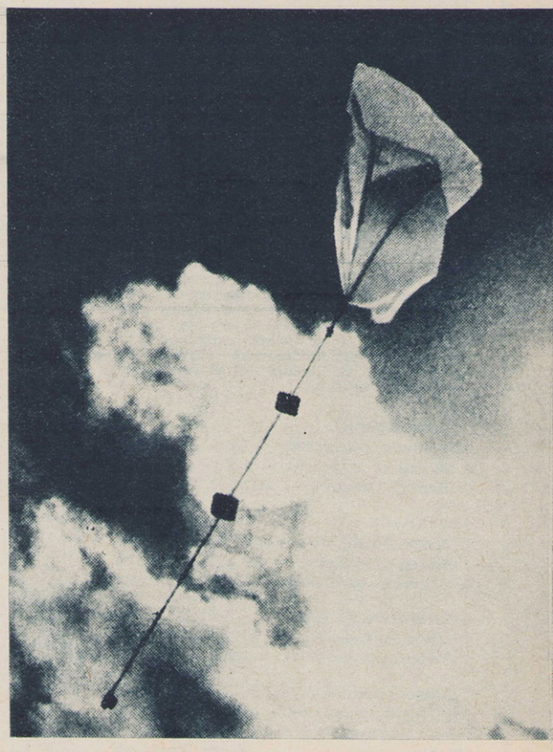
Stosowane obecnie folie balonowe posiadają wysokie własności mechaniczne i odporność na warunki panujące w górnej atmosferze, tak że balony wykonane z nich mogą przebywać tygodniami na wysokościach powyżej 30 km. Np. polietylen francuski „Ecralene" posiada wytrzymałość na rozciąganie w temp. 20°C wzdłuż włókien 2,85 kG/mm², w poprzek włókien 1,70 kG/mm²; w temperaturze minus 40°C odpowiednio 4,47 i 3,29 kG/mm². Znacznie jeszcze wyższe własności mają folie polietyleno-tereftalowe, znane w USA pod nazwą „Mylar", we Francji pod nazwą „Terphane". Ich wytrzymałość przekracza 20 kG/mm², a pracują dobrze w temperaturach nawet rzędu — 90°C.

Ale i tu jeszcze nie znajduje się kres możliwości tworzyw współczesnych. Folie polietyleno-treftalowe wzmacnia się jeszcze dodatkowo przez wklejenie siateczki z włókna dakronowego, przy czym układ włókien siateczki dostosowuje się do przewidywanego kierunku przebiegu naprężeń w powłoce. Zastosowanie tego typu powłoki pozwoliło balonowi o pojemności 142000 m³ unieść ciężar ok. 4,5 tony na wysokość 33 km, podczas gdy ten sam balon wykonany z polietylenu unosił 2 tony na wysokość 28 km. Dla porównania warto podać, że balon „Gwiazda Polski" będący szczytowym osiągnięciem technicznym w r. 1939, posiadał pojemność 124790 m³ i wg danych projektowych miał osiągnąć wysokość ok. 30 km z ciężarem użytecznym poniżej 1,5 tony (nie liczę tu 1000 kG balastu, przeznaczonego do wyrzucenia podczas wznoszenia do wysokości 22 km). Nawiasem mówiąc, charakterystyki projektowe „Gwiazdy Polski" nie wyglądają źle nawet z perspektywy 30 lat.

Obecnie buduje się balony z folii o pojemnościach do 300000 m³, osiągające wysokości do 45 km. Planowana jest budowa balonów o pojemności do 1000000 m³. Balony te służą różnorakim badaniom naukowym, wymagającym długotrwałego przetrzymywania aparatury na dużych wysokościach. Wykonywano loty załogowe o długotrwałości ponad 30 godzin, przy pułapach rzędu 35 km. Jednakże najczęściej, prawie z reguły, do badań wykorzystuje się balony bez załogi, wyposażone za to obficie w aparaturę radiową i nawigacyjną, telemetryczną i do zdalnego sterowania. Aparatura nawigacyjna pozwala na bezustanne śledzenie i określanie położenia balonu podczas lotu. Telemetria przekazuje drogą radiową wyniki wykonanych pomiarów do centrali naziemnej, natomiast aparatura do zdalnego sterowania pozwala na uruchamianie z ziemi różnych urządzeń, umieszczonych w balonie. W razie, gdyby położenie balonu mogło przedstawiać niebezpieczeństwo dla komunikacji lotniczej, na rozkaz z ziemi ładunek opuszcza się na spadochronie, a balon likwiduje. Jeśli lot aż do końca przebiegł pomyślnie, ważne jest dokładne określenie miejsca lądowania; wysłane tam samoloty lub śmigłowce przeprowadzają odzyskanie ładunku użytecznego i balonu.

Jak widać z tego krótkiego opisu, operacje przeprowadzane za pomocą balonów wysokościowych mają wiele podobieństwa do operacji kosmicznych, chociaż lot obiektu śledzonego i wykonującego zadanie odbywa się w całkiem innym zakresie wysokości. W istocie, wnętrze ośrodków dyspozycyjnych systemów balonów wysokościowych przypomina do złudzenia wnętrze ośrodków, utrzymujących łączność ze statkami kosmicznymi.

Najczęściej wykorzystywaną zaletą balonów jest ich zdolność do długotrwałego utrzymywania się na dużej wysokości. Wykonywanie lotów długotrwałych, wielodniowych, było do niedawna jednak operacją dość trudną technicznie, a maksymalny czas lotu był ograniczony. Lot ba-



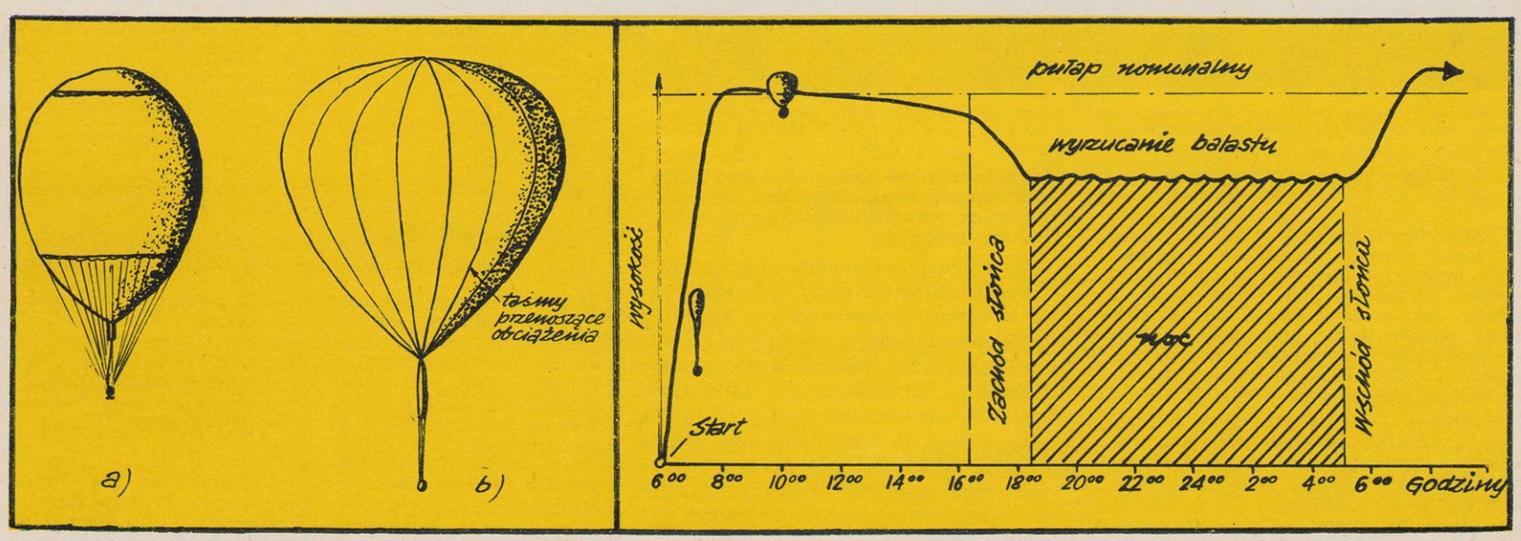
Polietylenowy balon stratosferyczny podczas wzlotu. Powłoka wypełniona tylko częściowo gazem.

lonu, przeprowadzany metodą „klasyczną", miał bowiem przebieg następujący (Rys. 2.). Przy starcie balon jest wypełniony gazem w taki sposób, aby część gazu równoważyła ciężar balonu, zaś część gazu daje t. zw. swobodną siłę nośną, dzięki której balon wznosi się. W pewnej chwili balon osiąga założoną przez konstruktora wysokość, na której powinien pozostać przez czas dłuższy. Pojemność powłoki odpowiada tej ilości gazu, która ma balon utrzymać na zadanej wysokości. Nadmiar gazu, dający poprzednio swobodną siłę nośną, uchodzi na zewnątrz. Gazu tego uchodzi coraz więcej, w miarę jak słońce wznosi się, a gaz nagrzewa (zakładamy, że start nastąpił rano). Około godz. 15 gaz zaczyna się znów powoli ochładzać i balon powoli opada. Przed godz. 17 opadanie staje się coraz gwałtowniejsze, aż wieczorem balon schodzi na wysokość, poniżej której — według założeń konstruktora — zejść już nie powinien. Tutaj rozpoczyna się automatycznie (w balonach bezzałogowych) wyrzucanie balastu; trwa ono całą noc. Rano, z pojawieniem się słońca, balon znów nagrzewa się i zaczyna wznosić; jest on jednak teraz lżejszy o poważną ilość balastu, oddanego w nocy. Do zrównoważenia balonu na pułapie wystarczy więc teraz mniejsza ilość gazu, reszta daje swobodną siłę nośną. Tym razem balon wzniesie się nieco wyżej niż w pierwszym dniu i na tej wysokości znów odda do atmosfery pewną ilość gazu. Cykl opisany poprzednio powtórzy się i powtarzać się będzie aż do dnia, w którym balon nie będzie już miał balastu. W tym dniu z nastaniem wieczora balon zakończy lot.

Jest rzeczą jasną, że ilość balastu, którą balon może zabrać, jest ograniczona i loty, prowadzone tą metodą, nie mogły trwać dłużej niż kilka dni. W ostatnich latach zrealizowano jednak wane będą do sztucznego satelity, a stamtąd do naziemnej centrali zbiorczej. Wykonano już próby praktyczne baloników tego typu, sporządzonych z folii polietyleno-tereftalowej i mających średnicę ok. 1 m. Z uwagi na bezpieczeństwo komunikacji lotniczej próby przeprowadzano na półkuli południowej. Ze względu na równoleżnikowy układ wiatrów balony okrążały wielokrotnie półkulę południową, utrzymując się w powietrzu bez przerwy w czasie kilku miesięcy (maksymalnie powyżej 7 miesięcy). Rozwiązanie to nie jest jeszcze w pełni dopracowane, rozwiązania wymagają jeszcze problemy oblodzenia i bezpieczeństwa przy zderzeniu z samolotami, jednakże już teraz fakt zrealizowania lotów wielomiesięcznych oznacza poważny krok naprzód w technice balonowej.

Wśród wielu badań, które wykonano ostatnio za pomocą balonów, na wspomnienie zasługuje francuski program „Colombe", polegający na wykonywaniu zdjęć zachmurzenia z balonów, z wysokości ok. 40 km. Wiadomo, jaką karierę w meteorologii synoptycznej zrobiły zdjęcia zachmurzenia, wykonywane z satelitów meteorologicznych, z wysokości od ok. tysiąca do kilkudziesięciu tysięcy kilometrów. Zdjęcia, wykonane z balonów wysokościowych pozwalają obserwować chmury w perspektywie, będącej czymś pośrednim pomiędzy widokiem z samolotu, a widokiem z satelity. Ujęcie takie ma szereg korzyści dla badaczy chmur.

Mówiąc o postępie w technice balonowej, nie można pominąć typu balonu najbardziej masowo eksploatowanego na całym świecie: aerologicznego balonu sondażowego. Balony tego typu produkowane są również i w Polsce i codziennie startują z szeregu stacji aerologicznych PIHM. Jeśli poprzednio omawiane typy balonów miały za zadanie osiągnięcie określonej wysokości i utrzymywanie się na niej przez czas możliwie długi, program lotu balonu sondażowego wygląda inaczej: balon taki wznosi się do maksymalnej wysokości, jaką jest w stanie osiągnąć, następnie pęka i spada na ziemię. Balony te wykonywane są z gumy, naturalnej lub sztucznej, i po napełnieniu przepisaną ilością gazu powłoka jest szczelnie zamykana. Podczas wznoszenia, gdy ciśnienie otoczenia maleje, gaz zawarty w powłoce rozszerza się, a powłoka rozciąga elastycznie; równocześnie grubość powłoki maleje, aż do pęknięcia. Jeśli przy starcie średnica balonu wynosi około 2 m, to na pułapie może ona sięgać 10 m. Pożądane jest osiągnięcie jak największego pułapu, a zależy to od jakości powłoki balonu, od jej zdolności rozciągania, wynoszącej dla gumy naturalnej ok. 850% dla sztucznej ok. 1000%. Przez wiele lat pułapem balonów sondażowych był poziom 30 km. W ostatnich latach w niektórych krajach pojawiły się balony z kauczuku sztucznego, poddanego specjalnej obróbce — osiągają one w wielu przypadkach wysokości do 50 km. Oznacza to zmianę skali sondażu balonowego i przesunięcie w górę granicy pomiędzy sondażem balonowym, a rakietowym.

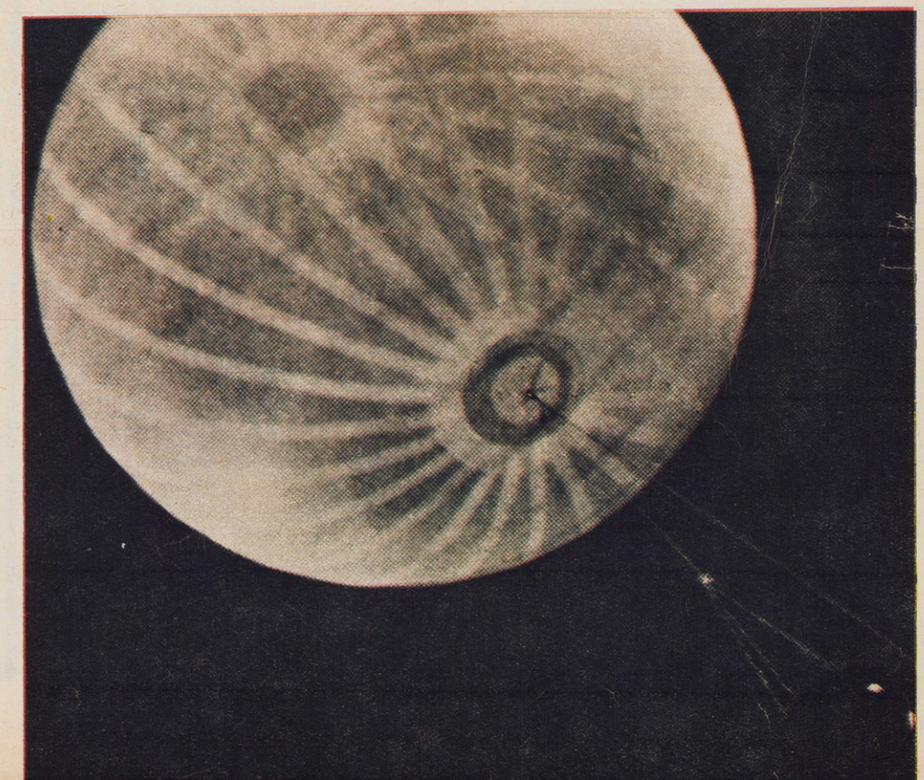


Rozwój konstrukcji balonów stratosferycznych. a) — balon z tkaniny gumowanej, podwieszenie linowe („Gwiazda Polski", 1939), b) — balon z folii polietylenowej (konstrukcja współczesna). Uwaga: kształt powłok w stanie wypełnionym. Z prawej: Schemat przebiegu lotu balonu stratosferycznego. U dołu: Balon o stałej objętości, średnica około 1 m, przeznaczony do lotów długotrwałych.

— przynajmniej dla małych balonów — rozwiązanie, które pozwala dokonywać lotów bez użycia balastu i bez ograniczenia z góry długotrwałości lotu.

Rozwiązanie to stanowi balon o stałej objętości. Balon taki posiada powłokę zamkniętą i całkowicie szczelną; powłoka ta, całkowicie wypełniona, daje wypór, wystarczający do utrzymania balonu na wysokości nominalnej. Ilość gazu w powłoce jest taka, aby nawet przy ochłodzeniu nocnym kształt powłoki, a zatem niezbędny wypór, został zachowany i balon nie opadał. W dzień wzrost temperatury gazu nie powoduje uchodzenia gazu na zewnątrz, ale wzrost ciśnienia wewnątrz balonu. Powłoka musi zatem spełniać wysokie wymagania odnośnie wytrzymałości, szczelności i trwałości, jednakże współczesne tworzywa pozwalają już te wymagania spełnić, przynajmniej dla małych powłok.

Pierwszym i najważniejszym zastosowaniem balonów o stałej objętości mają być małe baloniki dryfujące, umieszczone w ilości kilkuset na różnych wysokościach, unoszące się swobodnie z wiatrem nad całą kulą ziemską i wykonujące pomiary w ramach globalnego systemu dozoru pogody. Dane pomiarowe z baloników przekazy-



Na jednym z obozów Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia grupa uczniów-pilotów słucha uwag instruktora przed kolejnym lotem. Foto: WANDA CIEŚLAK

LPW NA START

W pierwszych dniach lipca na wielu aeroklubowych lotniskach rozpoczęły się wakacyjne szybowcowe obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Jak co roku szkolą się na nich młodzi chłopcy, nowo promowani uczniowie klas maturalnych, którzy za rok, po zdobyciu świadectwa dojrzałości, starać się będą o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego w Dęblinie. Właśnie jednym z warunków przystąpienia do egzaminów wstępnych do WOSL jest ukończenie szkolenia lotniczego w ramach LPW I stopnia.

Pierwsze loty przynoszą jak zwykle najwięcej emocji i nie mniej radości. Loty odbywają się na szkolnym szybowcu „Czapla". Najpierw kilkadziesiąt startów, lotów nad lotniskiem i lądowań z instruktorem. Potem, po opanowaniu podstawowych umiejętności lotniczych, kilkadziesiąt lotów samodzielnych. Miesięczne szkolenie kończy się zdobyciem uprawnień pilota szybowcowego III klasy, upoważniających do noszenia odznaki szybowcowej z trzema mewkami.

Po ukończeniu szkolenia w ramach LPW I stopnia najmłodsi piloci szybowcowi mają możliwość podtrzymywania zdobytych umiejętności poprzez trening w aeroklubie. A za rok? — No cóż, za rok (z małym okładem), z dzisiejszymi LPW-iakami spotkamy się zapewne na uroczystej immatrykulacji w WOSL, gdzie jako podchorążowie dęblińskiej „Szkoły Orląt" ślubować będą wierność nauce i zawodowi przyszłego oficera pilota Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Tymczasem serdecznie witamy wszystkich uczestników obozów Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, życząc im dobrej pogody i szybkich postępów w lataniu.

(kh)

AEROKLUBY

RZESZÓW

TRASA tegorocznego XXI Wyścigu Pokoju przebiegała przez Rzeszów. Tradycyjnie już w programie wyścigu mają swoje miejsce samoloty. Używano ich do łączności radiowej i informowania radiosłuchaczy o zmaganiach na trasie. Często lotnictwo zapełniało czas wyczekiwania na stadionach w ramach imprez towarzyszących. Tak się działo i na tegorocznym etapie rzeszowskim. Korzystając z pobytu w Krośnie spadochronowej kadry narodowej, na stadion zrzucono desant 12 naszych najlepszych spadochroniarzy, pomimo bardzo niskiej podstawy chmur. Samolot An-2 pilotował Gabriel Legwant. Skoki wzbudziły ogromne zainteresowanie sportowej społeczności Rzeszowa. Udowodniły też raz jeszcze, że lotnictwo można sprowadzać bliżej publiczności, że wśród niej mamy wielu sympatyków i entuzjastów.

Można by tym stwierdzeniem zakończyć notatkę, gdyby w gronie rozentuzjazmowanego tłumu na stadionie było również kilku rozentuzjazmowanych dziennikarzy. Gdyby w miejsce relacji o tym co kolarze dziś jedli, jak długo spali, kiedy się schylają, oglądają, mają coś z przodu, a kiedy z tyłu, były również rzeczowe relacje o udziale innych dyscyplin sportu w tej niezaprzeczalnie pięknej imprezie. Nikt nie chce odbierać splendoru naszym kolarzom i pomniejszać ich bez wątpienia wielkiego sukcesu. Trudno się jednak zgodzić z faktem, że u większości sportowych sprawozdawców brak jest umiejętności obiektywnego wyrażania, co ile jest warte, umiejętności stosowania odpowiednich kryteriów w ocenie wartości poszczególnych dyscyplin sportowych.

Wydaje się, że w ocenach prasowych takie czynniki jak umiejętności, inteligencja, odwaga i ryzyko nie mogą być pomijane. Tymi umiejętnościami wykazali się nasi skoczkowie spadochronowi, demonstrując zespołowy skok na stadion. A przecież pominięto to w relacjach pisanych — jak się wydaje — przez ludzi, którzy w tym okresie nie potrafili dostrzec niczego poza wirującymi kołami rowerów i szarą wstęgą szosy. Mamy chyba prawo wymagać, aby każdy wysiłek naszych sportowców, bez względu na dyscyplinę i czas w którym został dokonany, był obiektywnie przedstawiony i podany do publicznej wiadomości. Leży to w interesie całej sportowej społeczności.

Roman Przepióra

ZGŁOSZENIA DO JEŻOWSKICH ZAWODÓW

PUBLIKUJEMY pierwszą listę pilotów, którzy przesłali do naszej redakcji oficjalne zgłoszenia (warunek — 3 000 pkt. w memoriale im. Bitnera zdobytych w bieżącym roku) do tegorocznych VIII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski".

A oto lista zawodników według kolejności zgłoszeń: **Piotr Szczepański (Warszawa), Marek Małolepszy (Częstochowa), Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa), Zbigniew Szczepański (Krosno), Wojciech Maciejewski (Toruń), Ryszard Niedzielski (Toruń), Mieczysław Olszewski (Toruń), Tadeusz Piwowarczyk (Toruń), Włodzimierz Chmielewicz (Warszawa), Stanisław Drozdowski (Warszawa).**

Czekamy na następne zgłoszenia. Przypominamy jednocześnie, iż zasadą jest start w zawodach najwyżej trzech reprezentantów jednego aeroklubu. Pozostali piloci wpisani zostają na listę zawodników rezerwowych.

(kh)

Na jeżowskim szczycie. Chwila wyczekiwania przed kolejną konkurencją zawodów o Puchar „Skrzydlatej Polski". Foto: H. Kucharski

DO i OD REDAKTORA

ALBUM MISTRZOSTW ŚWIATA

Szanowny Panie Redaktorze!

Dziesięć lat temu wystąpiłem z propozycją („SP" nr 31 (369) z dn. 30.VII.58 r.) wydania albumu z VII Szybowcowych Mistrzostw Świata. Mimo przychylnej opinii „Skrzydlatej", wydawnictwo takie nie ukazało się. A szkoda.

Teraz ponawiam swoją propozycję, jako że XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata odbywały się znowu w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Myślę, że ukazanie się takiej publikacji ucieszyłoby nie tylko mnie, ale i szeroką rzeszę miłośników szybownictwa.

Z lotniczym pozdrowieniem

Adam Pobóg-Spalski

Red. I tym razem popieramy interesującą propozycję naszego Czytelnika. Wydanie albumu z XI Szybowcowych Mistrzostw Świata polecamy więc uwadze Aeroklubu PRL i odpowiednich wydawnictw książkowych.

GRÓB LOTNIKA

Szanowny Panie Redaktorze!

Jestem jednym z tych, których bardzo zabolał brak opieki nad grobem pierwszego pilota, który zginął w II wojnie światowej — kpt. pil. Mieczysława Medweckiego, dowódcy dywizjonu myśliwskiego 2 Pułku Lotniczego w Krakowie.

Moja odwaga napisania w powyższej sprawie pochodzi od płka pil. Wacława Króla, który pisał o powyższym grobie na łamach „Skrzydlatej Polski" („28 LAT TEMU" — „SP" nr 36 z dnia 3.IX.1967 r.). Płk Król napisał mi również w liście, że jedynie Pan przed laty dokonał publikacji na ten temat na łamach swojego tygodnika.

Miło mi jest Pana zawiadomić, że w dniu 28 stycznia br. za zgodą Muzeum Lotnictwa w Krakowie (którego kierownik — mgr M. Markowski przejął opiekę nad grobem kpt. Medweckiego) zamontowałem na grobie kpt. Medweckiego dużą (o wymiarach 50 x 40 cm), piękną (wykonaną w lotniczych kolorach) i trwałą (emaliowaną) tablicę nagrobkową, której autorem treści jest płk Wacław Król — ówczesny podwładny kpt. Medweckiego, późniejszy dowódca 302 polskiego dywizjonu w Anglii oraz autor książek: „W Dywizjonie Poznańskim" i „Mój Spitfire — -WX-L".

Jest również projekt budowy nagrobka. Wydaje mi się, że jest to sprawa bardzo bliska sercom wszystkich ludzi polskich skrzydeł, i że sprawie tej należałoby poświęcić chociażby kilka wierszy w „Skrzydlatej Polsce".

Łączę wyrazy szacunku

Stanisław Jakielaszek

ZBIERAMY ZNACZKI

Kamerun. Wprowadzono tu do obiegu serię, złożoną z trzech znaczków, dla poczty lotniczej pod nazwą „System łączności za pomocą satelitów". Znaczek za 20 f przedstawia „Explorera VI" i telewizor, za 30 f — „Mołnię" oraz za 40 f — „Mołnię" i telewizor.

*

Rumunia. W skład 19-znaczkowej serii stałej wchodzą 3 znaczki zaliczane do tematyki lotniczej. Są to znaczki: za 35 b — przedstawiający samolot, za 1,35 l — śmigłowiec oraz za 3,20 l — samolot pasażerski.

*

USA. Wydano tu znaczek z okazji 50-lecia otwarcia linii lotniczej Nowy Jork—Waszyngton. Znaczek o wartości nominalnej 10 c przedstawia dwupłatowiec. Natomiast z okazji „Wystawy Hemisfaire 1968 w San Antonio" wydano znaczek o wartości 6 c przedstawiający mapę Ameryki i linie lotnicze zbiegające się w San Antonio.

*

ZSRR. W związku z „Dniem Kosmonautyki" wydano tu serię złożoną z 3 znaczków o wartościach nominalnych 4, 6 i 10 kop. Znaczki, które przedstawia nasza reprodukcja, drukowane są w sześcioboku z przywieszkami, które łączą poszczególne znaczki. Znaczki upamiętniają osiągnięcia ZSRR w dziedzinie podboju Kosmosu i tak znaczek za 4 kop przedstawia orbitowanie kosmonauty oraz pierwsze miękkie lądowanie na Księżycu, za 6 kop — połączenie statków „Kosmos-186" i „Kosmos-188" oraz za 10 kop — stację „Wenus-4", która przekazała dane o planecie Wenus. Na przywieszkach umieszczono napisy oraz daty upamiętniające powyższe osiągnięcia.

Bogusław Kurowski

Poczta lotnicza

UCZELNIE WOJSKOWE

Stanisław Zacharek — Dębowałąka, pow. Wąbrzeźno. Do wyższych oficerskich szkół zawodowych związanych z lotnictwem należą: **Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema w Toruniu; Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego w Koszalinie; Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie.** Kierunki lotnicze studiować można również w **Wojskowej Akademii Technicznej im. J. Dąbrowskiego w Warszawie.**

Na życzenie podajemy też pozostałe wyższe oficerskie szkoły zawodowe: Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Pancernych im. St. Czarnieckiego w Poznaniu; Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Inżynieryjnych im. gen. J. Jasińskiego we Wrocławiu; Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Chemicznych im. S. Ziaji w Krakowie; Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Łączności im. płk. B. Kowalskiego w Zegrzu k/Warszawy; Wyższa Oficerska Szkoła Samochodowa im. gen. A. Waszkiewicza w Pile.

O warunkach przyjęć do wymienionych tu szkół, związanych z lotnictwem, pisaliśmy niejednokrotnie w „Skrzydlatej Polsce". Przypominamy też, że bliższych informacji o wszystkich szkołach wojskowych i warunkach przyjęć oraz o terminach składania podań i egzaminów udzielają powiatowe i miejskie sztaby wojskowe (WKR-y) oraz komendy poszczególnych szkół i akademii. Podania o przyjęcie do wyższych oficerskich szkół zawodowych (oprócz WOSL) składać można do końca lipca br.

PODZIĘKOWANIE DLA PLL LOT

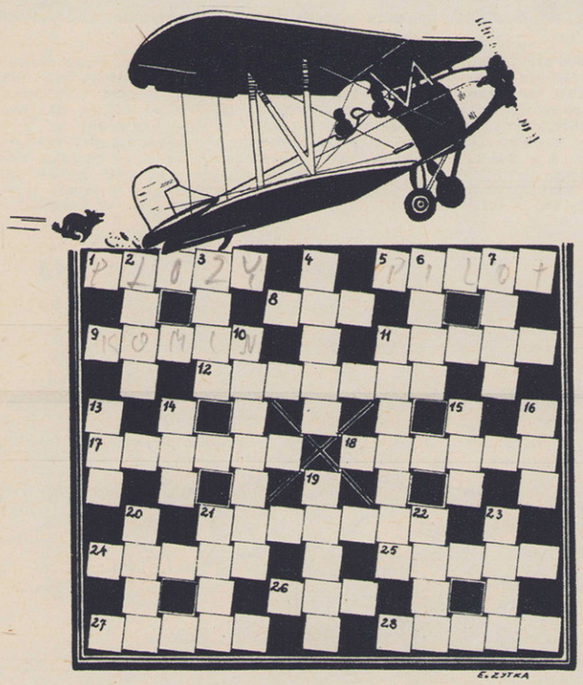
Do redakcji nadszedł list ze **Schroniska dla Nieletnich w Falenicy.** W imieniu personelu i wychowanków kierowniczka tego zakładu mgr Maria Gdowska prosi o podziękowanie na naszych łamach personelowi latającemu PLL LOT za sprawowanie patronatu i serdeczną opiekę nad schroniskiem i jego wychowankami. Co niniejszym czynimy.

PRENUMERATA

Józef Tyc — Zabrzeg, pow. Bielsko Biała, Kazimierz Gawlak — Udanin, pow. Środa Śl., Aleksander Głowacki — Lublin, Janusz Kaptur — Tomaszów Lubelski. Kłopoty z prenumeratą „Skrzydlatej" znane są nie od dziś. Wynikają one głównie z formalnie nieuzasadnionej niechęci przyjmowania wpłat na prenumeratę pojedyńczych numerów przez wielu listonoszy i urzędy pocztowe. Najpewniejszym, jak się wydaje, w tej sytuacji sposobem zapewnienia sobie egzemplarzy naszego tygodnika jest wpłata **na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23.**

Natomiast egzemplarze zdezaktualizowane „Skrzydlatej" nabywać można w **Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17,** osobiście lub drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym.

KRZYŻÓWKA



POZIOMO: 1 — podwozie samolotu do lądowania na śniegu; 5 — obecny zawód Mieczysława Pawlikowskiego, lotnika z okresu II wojny światowej; 8 — British Aircraft Corporation (brytyjski zakład lotniczy); 9 — poziomy ruch powietrza, spowodowany różnicą ciśnień; 11 — ośrodek przemysłowy w Niemczech zachodnich, na północ od Kolonii; 12 — w gwarze lotniczej — suchy i ciepły wiatr, wiejący z gór w doliny, inaczej: wiatr halny; 17 — zjawisko wywołane podciśnieniem, obserwowane w dyszy Venturiego lub jeden z suwów silnika; 18 — powstają w wyniku kondensacji pary wodnej w atmosferze; 21 — rzemieślnik, którego praca jest niezbędna przy budowie szybowca drewnianego; 24 — imię Dankowskiej, rekordzistki międzynarodowej w szybownictwie; 25 — wytyczona droga samolotu; 26 — jednomiejscowy polski szybowiec treningowy; 27 — wyspa na Morzu Śródziemnym, cel napaści hitlerowskich oddziałów spadochronowych w 1941 r.; 28 — dwukrotnie obleciał go dookoła Wiley Post lub tytuł polskiego tygodnika.

PIONOWO: 2 — jordańskie linie lotnicze, przyjęte jako 99 członek do IATA; 3 — pilot węgierski, były mistrz świata w akrobacji samolotowej (mistrzostwa w Budapeszcie — 1962 r.); 4 — miasto bułgarskie nad Morzem Czarnym, gdzie odbył się XIII Międzynarodowy Kongres Astronautyczny (1962 r.); 6 — ochrania głowę spadochroniarza; 7 — ciecz smarująca powierzchnie współpracujące, uszczelniająca tłok oraz odprowadzająca ciepło z silnika; 10 — wynosi sztucznego satelitę na orbitę; 11 — pilotka amerykańska, w roku 1932 samotnie przeleciała Atlantyk na samolocie Lockheed „Vega", w 5 lat później zginęła nad Pacyfikiem; 13 — czechosłowackie linie lotnicze; 14 — może być korbowy lub śmigła; 15 — samobieżna wyciągarka polska; 16 — unosi się nad ośrodkami przemysłowymi, utrudniając widoczność w powietrzu; 19 — autor książki „Szybownictwo na świecie"; 20 — pionier lotnictwa francuskiego, w 1890 r. zbudował samolot z silnikiem parowym; 21 — urządzenie przed profilem, zwiększające siłę nośną (l. p.); 22 — nazwa pierwszego polskiego wodolotu, który może zabrać 76 pasażerów lub gwałtowne ruszenie z miejsca; 23 — część twarzy.

opracował: **Edward Zytka**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Krzyżówka".

PODZIĘKOWANIE

Za okazane współczucie, pomoc oraz liczny udział w pogrzebie mgra inż. ANTONIEGO KOZŁOWSKIEGO serdeczne podziękowania pracownikom Oddziału Wykończalni Blach Graficznych ZC „Silesia" w Lipinach, delegacjom Ministerstwa Komunikacji, Aeroklubu PRL, aeroklubów regionalnych, lotnictwa sanitarnego, Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego, Zakładów Cynkowych „Silesia", sekcji samolotowej, szybowcowej, spadochronowej i modelarskiej Aeroklubu Śląskiego, Pałacu Młodzieży, szkoły podstawowej nr 18, wszystkim krewnym, kolegom, znajomym oraz pilotom, którzy żegnali Go z powietrza

składa

żona z córeczką

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

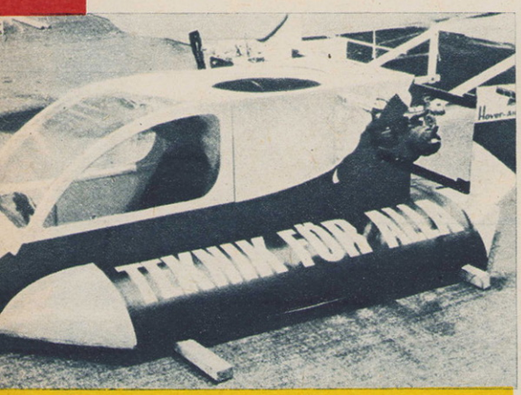
„SKRZYDLATA POLSKA"

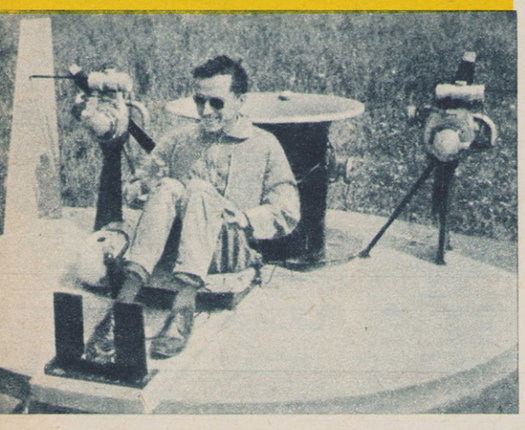
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-22-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. **Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100021. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5348 N-76





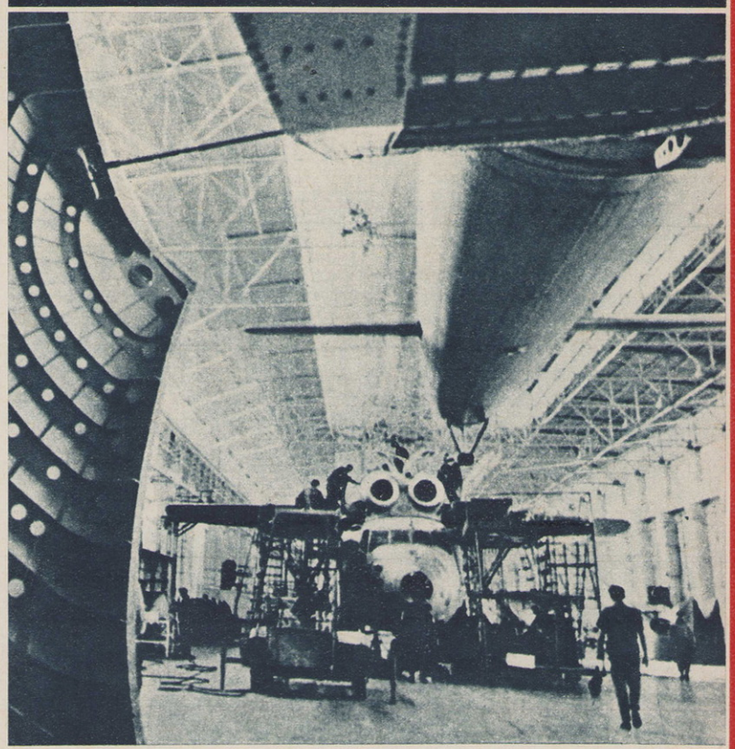
DWA PODUSZKOWCE AMATORSKIE

Mniej więcej przed dziewięciu laty, kiedy to wypróbowano jeden z pierwszych poduszkowców — brytyjski Hovercraft SRN-1, powstały prace amatorskie wykorzystujące zjawisko „poduszki powietrznej".

Na zdjęciu z lewej przedstawiamy dość oryginalną konstrukcję amatorską, która zwyciężyła w zawodach zorganizowanych w roku ubiegłym w Anglii. Poduszkowiec typu HA-1 zbudował Australijczyk Don Reece z Canberry. (Napis na kadłubie reklamuje szwedzkie czasopismo techniczne). HA-1 zdolny jest do poruszania się zarówno na lądzie, jak i wodzie.

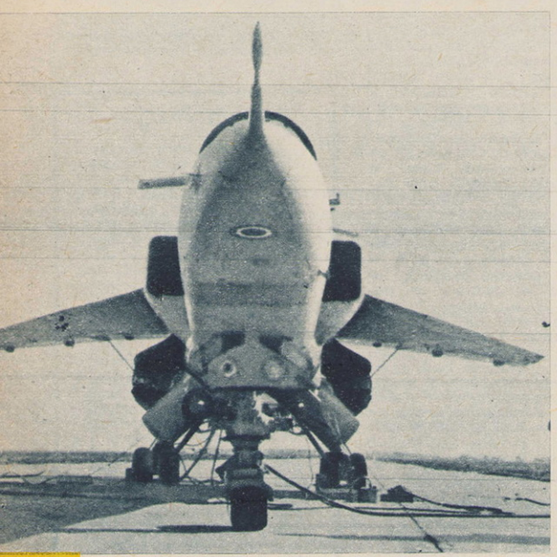
Drugi ciekawy poduszkowiec doświadczalny zbudował Francuz Cartry. Pojazd ten ma obrys kołowy i charakterystyczne dwa małe silniki spalinowe (od ręcznej piły mechanicznej), służące do napędu poduszkowca. Silnik z wentylatorem-dmuchawą umieszczony jest w dyszy centralnej, tłoczącej powietrze do zamkniętej obudowy kadłuba typu kloszowego. Dane techniczne obu pojazdów nie zostały niestety opublikowane.

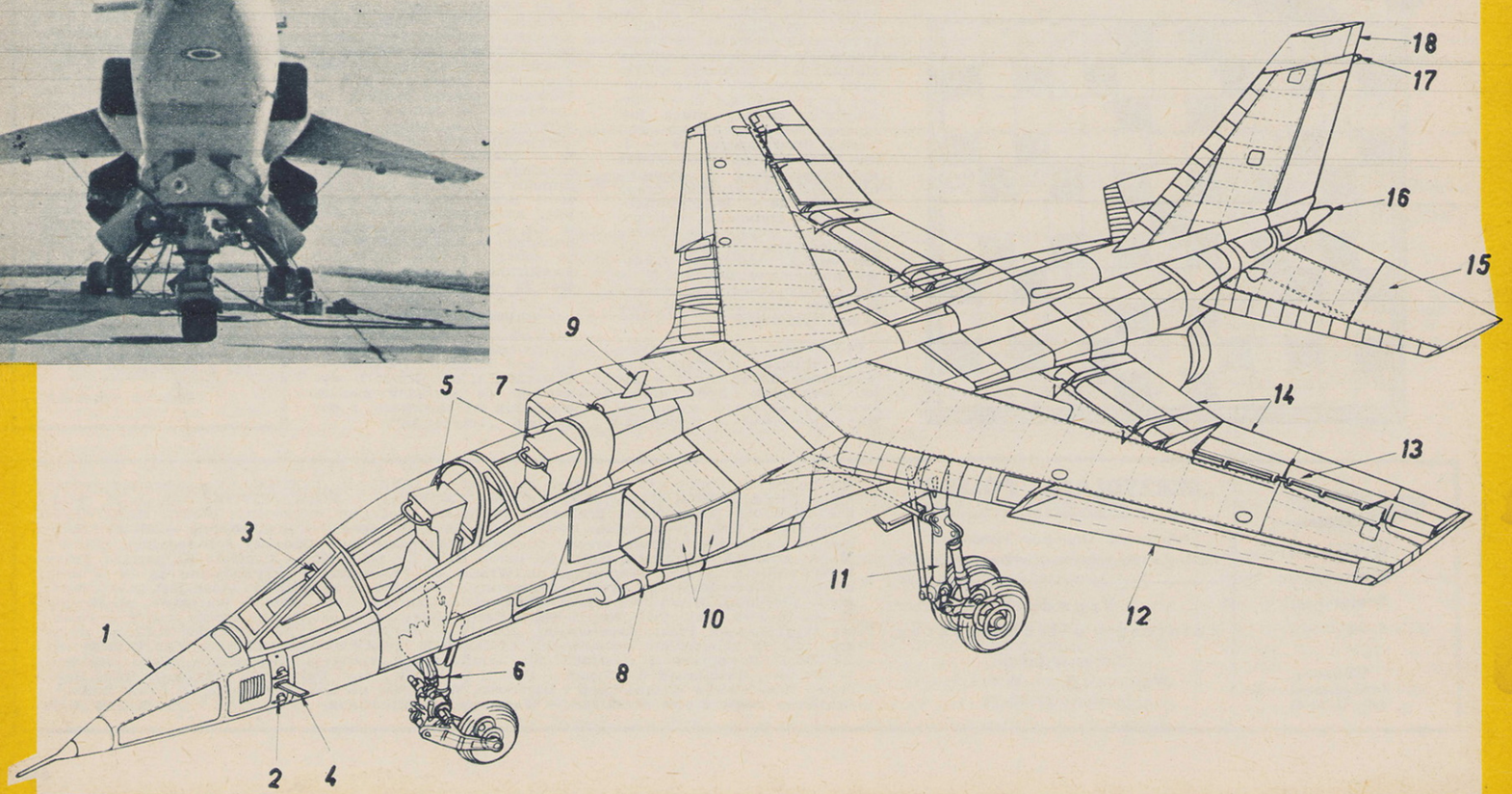
Tu powstają wiropłaty giganty



W Rostowie nad Donem mieści się wytwórnia największych śmigłowców na świecie, sławnych konstrukcji Mi-6 i Mi-10. Na zdjęciu — wnętrze potężnej hali montażowej, skąd śmigłowce wychodzą już gotowe do lotu. Na pierwszym planie turbinowy Mi-6. Foto: „Sowietskij Sojuz"

„JAGUAR" — nowy samolot treningowy



Francusko-brytyjski samolot o dźwięcznej nazwie „Jaguar" został niedawno zademonstrowany jako kolejny (po „Concorde") przykład współpracy przemysłu lotniczego dwóch państw. Samolot przewidziano dla wielu zadań wojskowych, w tym również jako treningowy, jedno- i dwumiejscowy. Na zdjęciu i rysunku podajemy wersję treningową, dwumiejscową. Oto główne dane nowej konstrukcji: rozpiętość — 8,49 m, długość — 15,52 m (jednomiejscowy), a 16,42 m (dwumiejscowy), ciężar całkowity — 13,5 T, ciężar użyteczny 4,5 T.

Oznaczenia: 1 — wyposażenie elektronowe + kamera foto, 2 — zdwojone dysze — nadajniki przyrządów pokładowych, 3 — wizjer celownika, 4 — antena, 5 — fotele wyrzucane, 6 — goleń przednia, 7 — działka pokładowe (30 mm), 9 — antena UKF, 10 — wloty powietrza dodatkowego, 11 — golenie podwozia głównego, 12 — klapy przednie, 13 — przerywacze, 14 — klapy Fowlera, 15 — usterzenie płytowe tzw. „pływające", 16 — spadochron hamujący, 17 — światło pozycyjne, 18 — antena. Rys. „Air et Cosmos"